



La traducción en el transporte marítimo

DESCRIPCIÓN DE UN CAMPO PROFESIONAL Y SUS POLÍTICAS DE TRADUCCIÓN

TESIS DOCTORAL

Antonio Guillot Farnós

DIRECCIÓN: DRA. ESTHER MONZÓ

DEPARTAMENTO DE TRADUCCIÓN Y COMUNICACIÓN. FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y SOCIALES.
UNIVERSITAT JAUME I. PROGRAMA DE DOCTORADO "TRADUCCIÓN, SOCIEDAD Y COMUNICACIÓN"

OCTUBRE, 2015

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha hecho posible que pudiera unir tres vertientes clave en mi desarrollo personal, como son la traducción jurídica, el Derecho y el comercio exterior, en concreto, aquellos aspectos del comercio exterior que representan una mayor proporción de mi bagaje profesional: el ámbito de la exportación y el transporte marítimo de mercancías. El transporte marítimo ha sido un aspecto de mi formación que he tratado de cultivar fuera del trabajo por pura inquietud y ganas de mejorar en el desempeño de mi actividad diaria. Aplicar un enfoque desde la Sociología a esta tesis ha sido el complemento adecuado para desarrollar algo creo que intrínseco en mi carácter, que es la necesidad por conocer lo que les ocurre a las personas, empatizar y tratar de escucharlas cuando lo necesitan. Quiero agradecer a la vida el haber hecho confluír en mi trayectoria todos estos caminos y conseguir que pueda darles un sentido y una visión de conjunto. Sin duda, quiero dar las gracias al escenario, mi gran pasión, una vocación que, aunque estuviera dormida, ha sido el motor que hace que todo lo demás pueda funcionar y me regala los ratos de mayor optimismo, los de plenitud, los de felicidad absoluta, que son los que me hacen empujar con fuerza para conseguir el resto, incluso esta tesis.

A Esther Monzó, por haber sido no sólo directora, sino también colega, ya que, a pesar de los altibajos, de las épocas mejores o peores que hayamos podido atravesar los dos, he podido contar con una profesional, una persona que desborda conocimientos, conocimientos que en momentos me sentía pequeño para abarcar, pero que ella ha conseguido guiar y hacer brotar como si hubieran estado siempre ahí... Nadie, excepto alguien que realmente conozca y ame la profesión, nadie que no sienta una vocación auténtica por lo que hace puede conseguir algo así, nadie que no tenga la preocupación constante por ser mejor cada día en lo suyo puede ofrecer tanto... Gracias, porque, a pesar de la dificultad de seguirnos el uno al otro en momentos, en nuestros razonamientos a veces, hemos sabido siempre encontrar la luz al final del túnel, quizás, Esther, porque tú y yo somos más parecidos de lo que podamos creer... Fuiste inspiradora al principio del camino y este camino no podía acabar de otra manera, tal como empezó, en mi primer curso de doctorado, donde ya se esbozó lo que hoy es mi tesis doctoral.

No puedo evitar que me venga a la memoria esa segunda promoción de la UJI de Traducción e Interpretación, la mía, la del 95 al 99. Recuerdo todo aquello que pensábamos e incluso aquello en lo que soñábamos, planes y proyectos que luego la vida se encarga de encauzar a su manera, no siempre la más acertada... pero recuerdo mi grupo, el más cercano, el que me acompañó siempre y del que conservo, entre otras personas, a Raquel. Gracias por

tu granito de arena en este trabajo y por seguir siendo una compañera, cada vez que cojo el teléfono, en las pocas ocasiones en que nos vemos, por muchos años que pasen.... Gracias, Estrella y familia por estar tan pendientes de mí en aquella época de estudios en Castellón. Recuerdo claramente a mis profesores y les agradezco lo que aportaron a mi formación y crecimiento personal, también agradezco a los que me han impartido clases en los cursos de doctorado el haberme regalado sus conocimientos. Gracias, en definitiva, al departamento de Traducción y Comunicación de la Universitat Jaume I por ser parte de mi vida, de lo que soy en cierto modo profesionalmente hoy y por hacerme sentir aún que estoy en casa cuando recurro a alguien. Gracias en especial a Cristina García, por haber prestado sus oídos cuando la he necesitado, igual que entonces, gracias a Isabel García, por su apoyo, y gracias de corazón a Isabel Vicent... parece que no pasa el tiempo cuando entro por aquella puerta de secretaría, gracias por responder siempre con una palabra amable y por desvivirte cuando he necesitado algo.

Gracias a Gabriela, M^a. José, Virginia, Pedro, Vicente y Víctor por vuestra experiencia, conocimientos y aportación al proyecto, sin la cual esto no hubiera sido posible... Gracias al equipo del despacho de D. Miguel Guillot y D. Gonzalo García, gracias Miguel Guillot y Miguel Ángel Guillot, padre e hijo, tío y primo, y gran parte de mi *capital social* en este trabajo, por facilitarme las cosas cada vez que necesito un contacto. Gracias, Ana Milián, aunque no formes ya parte del despacho, por aquellas grandes charlas y por haberme ofrecido siempre tu ayuda, echándonos unas risas y con los brazos abiertos. Gracias a D. Gabriel Cobo, por su buena disposición, a pesar de no haber podido llegar a materializar nuestra colaboración por cuestiones de tiempo, seguro que encontraremos la ocasión... Gracias a D. Antonio Cabrera por aquellas prácticas final de carrera que fueron todo un privilegio.

Gràcies, mamà i papà... Gracias por enseñarme que no hay recompensa sin esfuerzo, por enseñarme el significado de lo que es *sacrificarse por los que quieres*, por pensar siempre en vuestros hijos antes que en vosotros mismos, por darme por hermana el ser más maravilloso del universo, por el sentido de la ética, por los principios, por vuestra autenticidad, por recordarme cada día que uno siempre tiene que acordarse de sus orígenes, gracias por el trabajo sin descanso, por no fallar, por las noches en vela, por enseñarme el verdadero sentido de la palabra *familia*, por creer tanto en mí, por hacerme quien soy y darme la mejor educación que habéis tenido a vuestro alcance. *Gràcies, María José...* por tu fortaleza y por haber sido una segunda hermana que ha respondido toda la vida al segundo cuando he necesitado lo más mínimo, cuando salí por primera vez de casa, para hacer una carrera y estuviste ahí cada vez que me encontraba perdido. *Gràcies, Javi...* Siempre he dicho que los

peores momentos y el mal humor se quedan de puertas para dentro, cuando nadie nos ve, y que siempre los soportan los mismos. Yo tengo la grandísima suerte de tener un compañero de viaje que me apoya incondicionalmente, que no me cuestiona, que me deja ser quien soy, que no corta mis alas y que, esté como esté, muestra siempre una actitud positiva frente a los problemas, una inconsciencia que es, a la vez, sumamente resolutive. Yo tengo la suerte de, incluso en los días más horribles, encontrarme detrás de la puerta la sonrisa más bonita que os podáis imaginar...

Sin embargo, a pesar de estar rodeado de gente, de grandes personas, de una familia y unos amigos increíbles, nadie conoce excepto uno mismo el esfuerzo que hay detrás de un trabajo como éste, pocos saben lo que significa la soledad del investigador, y nadie, absolutamente nadie, puede imaginar, a no ser que haya combinado un trabajo de tesis con un empleo a jornada completa, lo que supone llegar a casa y sentarse delante de un ordenador después de nueve horas de trabajo de oficina diarias, a pesar de la satisfacción que te aporta el resultado, a pesar de lo gratificante y enriquecedor que ha sido el balance... Así que esta tesis te la dedico especialmente a TI, me enseñaron de pequeño en el colegio y en casa a quererte y a buscarte y, desde entonces, cada vez que he sentido que caía, me ha bastado con pensar en TI e imaginar que me cogías en brazos, como si volviera a ser un niño y me susurrabas que estuviera tranquilo y que fuera fuerte, en los peores días, en las peores crisis que recuerdo, en esos ratos en los que la realidad que vives se te hace insoportable, en esos momentos en los que sólo TÚ y yo sabemos lo que me ha llegado a pasar por dentro, lo que ha llegado a pasar por este hombre templado que no pierde jamás los papeles, por esta persona que “puede con todo”... Gracias porque, en todos esos momentos, aunque no lo creas, me ha bastado con mirarte a los ojos y pedirte que no me dejaras solo... Creo que te lo debo por lo poco que charlamos últimamente, así que gracias por ser mi bastón, por hacerme mirar con la cabeza alta, de frente, por darme el valor de hacer cosas nuevas cada día, por retarme y, aun así, no permitir que me rinda jamás...

A quien pudiera leer esta tesis quiero darle las gracias y decirle que la tome como un trocito de mí, que parte desde lo más personal.

Toni

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE CONTENIDOS	v
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
A. INTRODUCCIÓN	1
B. PARTE I. ASPECTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS	13
I. APROXIMACIÓN TEÓRICA. LA SOCIOLOGÍA APLICADA A LA TRADUCCIÓN (SAT)	13
1. Un recorrido por los estudios sociológicos y filosóficos del Derecho y su repercusión en la SAT.....	17
2. La Sociología de Bourdieu en la Traductología	23
3. La traducción desde la Sociología de las Profesiones	37
4. Aproximaciones sociolingüísticas.....	43
4.1. Gestión del multilingüismo y políticas de traducción.....	51
5. Acotación del marco teórico aplicable	65
II. METODOLOGÍA	67
1. Los paradigmas científicos	69
1.1. Kurt Lewin y los inicios de la investigación-acción	72
2. La recogida de datos	75
2.1. La investigación cualitativa	76
2.1.1. La entrevista	82
3. El análisis de datos	87
3.1. Formas de sistematización	88
3.2. Estrategias de codificación y análisis de contenido	89
3.2.1. El análisis de contenido	90
C. PARTE II. ESTUDIO APLICADO	99
I. EL CAMPO OBJETO DE ESTUDIO EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN: EVOLUCIÓN LEGISLATIVA COMO ESTRATEGIA DE DISTINCIÓN	105
II. VISIÓN SISTÉMICA DE LA TRADUCCIÓN DE DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO	109
1. Elementos materiales: el Derecho	109
2. La geografía social del campo: los agentes del transporte marítimo.....	115
2.1. Los agentes del transporte marítimo	115
2.2. Organismos y modelos de asociacionismo	125
2.2.1. Los clubes de Protección e Indemnización (P&I)	126

2.2.2. Las conferencias de flete	127
3. Los elementos formales: documentos que se generan en relación con el transporte marítimo de mercancías	133
3.1. El conocimiento de embarque	137
3.2. El contrato de seguro	141
3.2.1 Cláusulas tipo del Instituto de Aseguradores de Londres	146
III. ANÁLISIS DEL PROCESO DE CONSULTA A LOS AGENTES	151
1. Análisis de contenido por temas: unidades y atributos	159
2. Interpretación de los datos	169
D. CONCLUSIONES	181
F. BIBLIOGRAFÍA	201
G. ANEXO. TRANSCRIPCIONES DE ENTREVISTAS CON INFORMANTES	215

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

ANT	<i>Actor-Network</i>
ASBA	Asociación de Corredores y Agentes de Buques
B.O.E	Boletín Oficial del Estado
B/L	<i>Bill of Lading</i>
BAF	<i>Bunker Adjustment Factor</i>
BELF	<i>Business English Lingua Franca</i>
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
C. de C.	<i>Código de Comercio</i>
CAF	<i>Currency Adjustment Factor</i>
CFR	<i>Cost and Freight</i>
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i>
DUA	Documento Único Administrativo
DV	<i>Declaración de Valor</i>
ELF	<i>English as a Lingua Franca</i>
GAB	<i>Globish/American/British</i>
ICEX	<i>Instituto Español de Comercio Exterior</i>
ILU	<i>Institute of London Underwriters</i>
IMF	<i>International Monetary Fund</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i> (También en español: OMI, Organización Marítima Internacional)
INCOTERMS	<i>International Commercial Terms</i>
KWIC	<i>Key-word in Context</i>
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LNM	Ley de la Navegación Marítima
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
LTM	Ley de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque
NOR	<i>Notice of Readiness</i>
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
OSRA	<i>Ocean Shipping Reform Act</i>
P&I (Club)	Club de Protección e Indemnización (También en inglés, <i>Insurance and Indemnity Protection Club</i>)
SAT	Sociología Aplicada a la Traducción
SEMNET	<i>Structural Equation Modeling Discussion Network</i>
SG (Policy)	<i>General Security Policy</i> (También en español, póliza SG)
SMA	<i>Scandinavian Market Association</i>
SSTS	<i>Sentencias del Tribunal Supremo</i>
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i>
TIC	Tecnologías de la Información y la Comunicación
TS	Tribunal Supremo
UNCITRAL	<i>United Nations Commission for the Unification of International Trade Law</i>
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>
UNIDROIT	<i>Institut International Pour L'Unification du Droit Prive</i>

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Cuadro-resumen Bourdieu y su aplicación en la Traductología	49
Figura 2. Rasgos de la investigación cualitativa: Lista preliminar (Flick, 2012: 18)	76
Figura 3. <i>Maritime Transport Agents/Agentes del transporte marítimo</i> (López Pampín y González Liaño, 2004: 39)	115
Figura 4. Cuadro-resumen de los agentes del transporte marítimo y sus relaciones	131

INTRODUCCIÓN

“Only in imaginary experience (in the folk tale, for example) which neutralizes the sense of social realities, does the social world take the form of a universe of possibles equally possible for any possible subject.” (Pierre Bourdieu, *The Logic of Practice*, 1990: 64)

En un panorama mundial con tendencia creciente a la globalización, nos encontramos con un elemento de gran relevancia: la apertura de los mercados a la internacionalización. Esta apertura, manifestada a través de las transacciones comerciales entre países, ha sido posible gracias al desarrollo de la logística que permite los intercambios. También las cadenas de producción cruzan fronteras y sus distintos eslabones se establecen en diferentes puntos del planeta, lo que contribuye al desarrollo de nuevas economías que se expresan en distintos idiomas y traslucen distintas y emergentes culturas. El transporte es, en todo este complejo, el mecanismo que permite el intercambio de las mercancías y sus componentes y, por tanto, es el que posibilita que se puedan establecer las relaciones comerciales. Con ese trasfondo de cambios, también el transporte experimenta una transformación que parte del propio concepto: los antiguos puertos pasan de ser únicamente puntos de envío y recepción de mercancías a convertirse en auténticos nudos de redes logísticas, en los que se lleva a cabo no solamente el desplazamiento de cargas, sino múltiples operaciones relacionadas con el intercambio comercial. Las redes logísticas, unidas estrechamente al desarrollo portuario en todo el mundo, combinan, en la actualidad, diversas modalidades de transporte (terrestre, marítimo, aéreo) y transforman a los puertos, por ejemplo, en verdaderos centros logísticos que hacen posible el puerta a puerta, desde el envío a casa de una mera compra que podamos hacer en una librería a través de Internet, hasta los grandes volúmenes de mercancías que viajan en los buques portacontenedores desde una fábrica de muebles. En estas plataformas logísticas, pues, no sólo se lleva a cabo el traslado de la mercancía, sino una serie de tareas asociadas a ese proceso, que pueden ir desde la mera agrupación de cargas hasta operaciones más complejas de estiba y desestiba, pasando por inspecciones técnicas, controles aduaneros o trámites documentarios, entre muchos otros. Este incremento notable de la complejidad, que se ha desarrollado a gran velocidad, ha hecho necesarias plataformas integrales más completas en las que se combinan nuevos agentes responsables de procesos interconectados de diversidad creciente.

En este escenario, se hace patente la especificidad de una labor: el intercambio comercial entre países, en el que el transporte resulta crucial. El transporte engloba todo un proceso de

tránsito de la mercancía desde el vendedor o fabricante inicial hasta el comprador final. En ese proceso, como veremos desarrollado en este trabajo, intervienen una multitud de agentes, por un lado, e instituciones y normativas, por otro. En la complejidad del entramado de agentes radica parte del atractivo de este campo en su vertiente social, en el que cada uno opera en el momento oportuno del proceso, de forma convenientemente preestablecida: el conductor de un remolque que realiza el traslado del contenedor para que sea cargado en una fábrica, el transportista que lo contrata, o un almacenista en cuyas instalaciones se consolidan las cargas, entre muchos otros ejemplos de agentes que construyen el engranaje refinado durante siglos del comercio internacional. Las situaciones vinculadas a ese contexto afectan a nuestro día a día: un contenedor que no llega a tiempo a puerto, una mercancía que tiene que esperar a pasar una inspección o nuestra compra en Internet que se ha quedado en el almacén. Cualquier contratiempo relacionado con el transporte puede tener consecuencias incómodas o costosas en nuestra vida cotidiana, como el retraso en que nos entreguen un piso porque no sirvieron a tiempo al constructor los azulejos del baño.

Todo lo anterior hace del transporte un campo atractivo desde un punto de vista social. Para la Traductología en particular o los estudios de comunicación en general, este interés crece al considerar que, en todo ese proceso, se genera un flujo de comunicación que engloba una amplia casuística y que se desarrolla en un nivel internacional y multilingüe. Lo que ello nos plantea es si dicho volumen de interacciones, plasmadas o no en documentos, permite o activa la intervención del traductor profesional en los distintos momentos de la transacción comercial. ¿Cómo entiende el campo esos intercambios multilingües?, ¿qué acciones se requieren en la gestión de la diversidad cultural?, ¿qué posición ocupa la traducción y los traductores en esos procesos?, ¿cómo interactúan los distintos agentes e instituciones en las soluciones comunicativas?, ¿qué agentes determinan los procesos y toman las decisiones clave?, ¿cuál es su papel en el intercambio de comunicación entre lenguas distintas?, ¿qué posición en todo el proceso le asignan el resto de agentes?, ¿reconocen su figura?, ¿en qué situaciones recurren a sus servicios?

Pensemos que estamos hablando de documentos que manejamos continuamente, como una factura o el albarán de un envío, pero también de documentos que no llegan al usuario final, sino que acompañan a las mercancías durante su traslado y que pueden constituir títulos de propiedad o atestiguar la existencia del contrato de transporte en sí mismo. Lo cierto es que se trata de un campo verdaderamente poco explotado en lo referente a la traducción (con excepciones; véase Del Pozo, 2009, 2011 u Orts, 2005, 2006). Uno de los motivos, como veremos en la presente investigación, es que la mayoría de documentos de transporte se

encuentran estandarizados en una única lengua, el inglés, la *lingua franca* de la era globalizada, con independencia de la nacionalidad del puerto, por lo que no se hace necesaria la intervención del traductor. Desde el punto de vista de este trabajo, no obstante, nos interesa en mayor medida un segundo motivo: dentro del campo social que maneja estos documentos parece existir una lógica interna según la cual, incluso en los casos en los que se desconozca el idioma de los escritos, los agentes no reconocen la figura del traductor como agente capaz de mediar y solucionar problemas de comunicación interlingüística. De ese modo, en la práctica, las traducciones se realizan dentro de las estructuras en las que se genera el propio problema de comunicación interlingüística, de forma casi espontánea, o se confía en personas que no son profesionales de la traducción en condiciones precarias, desde el punto de vista de los plazos especialmente.

No obstante, la obliteración del campo a la actividad traductora no es completa. El flujo de documentación va más allá de los meros documentos que acompañan a la mercancía en el proceso de los que hablábamos, para englobar una amplia casuística de contratos mercantiles e incluso toda la documentación relativa a los informes que emiten los organismos involucrados, o los resúmenes de actividad de la autoridad portuaria, por ejemplo. Probaremos que en estos últimos contextos y no única o puramente en los documentos de transporte en sí mismos, sí se dan las condiciones propicias para el desarrollo para la profesión del traductor jurídico y no sólo para la labor de traducción como tal, sino para otras funciones complementarias a la misma, ya sea revisión o asesoramiento, que el profesional de la traducción puede hacer de otros documentos tipo.

La tesis se plantea desde una experiencia propia en el campo objeto de estudio. Nuestra evolución profesional nos ha permitido observar esta realidad, aunque, por supuesto, como una observación precientífica. Nuestras vivencias nos han permitido enfrentarnos con problemas derivados de este campo y compartir con colegas de profesión las reivindicaciones que se plantean *de facto* en este contexto desde la perspectiva de los traductores. Por ello, este trabajo se presenta con una voluntad crítica respecto a esta realidad, puesto que entendemos que un paradigma de investigación crítico es el que nos permite abrir la puerta a posibles mejoras de actuación que traten de dotar a los agentes de las armas adecuadas para transformar el campo en la consolidación y promoción de sus intereses.

El ámbito del comercio internacional en general y, en concreto, la exportación de mercancías por vía marítima y la gestión de su transporte han representado en este estudio el punto de partida para adentrarnos en el mundo del transporte marítimo y conocer la red de agentes que implica. Además, la colaboración diaria con profesionales del sector que

intervienen en el proceso nos ha llevado a conocer a quién y para qué recurrir en cada momento para que el transporte llegue a buen puerto, por así decirlo, en la elaboración de los documentos y, en general, qué pasos debemos seguir y qué requisitos se precisan según el destino final de nuestro envío. En nuestro día a día, por nuestra experiencia laboral en temas administrativos y de logística que se manejan en un departamento de exportación, hemos podido trabajar con este tipo de documentos de transporte, llevar a cabo labores de revisión para evitar errores en la documentación enviada a destino para que el cliente pueda retirar una mercancía sin problemas, por ejemplo, o conocer algunos requisitos, como certificados específicos que exigen algunas aduanas. Todo ello nos ha hecho ver cómo se elaboran estos documentos, a través de quién se tienen que solicitar, qué requisitos deben cumplir, etc., lo que nos ha acercado no sólo a los agentes que participan, sino también al lenguaje específico de la documentación y de la normativa aplicable

Partiendo, pues, de esa primera observación de la que surgió un verdadero interés personal, nuestra investigación se centra en el transporte de mercancías por mar como objeto de estudio social. Nos proponemos describir la geografía social de la traducción de los documentos de transporte marítimo: el entramado de agentes que participan de un modo u otro en la traducción de documentos generados durante el proceso del transporte, así como las posiciones relativas y las relaciones que estos agentes establecen entre sí. Para abordar este tema, hemos tomado como base el modelo ontológico del sociólogo francés Pierre Bourdieu y, en concreto, sus conceptos de *campo* y *capital*, centrales en ese modelo y que nos servirán de vehículo para plantear los posibles conflictos entre agentes que se dan en nuestro campo. Nuestra descripción de la geografía social del campo de la traducción de documentos de transporte marítimo persigue establecer cuáles son las jerarquías entre estos agentes, en qué parte del proceso intervienen y quiénes tienen la última palabra en la acumulación, distribución, inversión y transformación del capital.

En este sentido, quisiéramos aprovechar estas líneas para reconocer la inspiración de la que surge este trabajo. Conocer el trabajo del psicólogo Kurt Lewin, a través de la directora de esta investigación, nos ha hecho abrir los ojos a las posibilidades del trabajo académico para la práctica más cercana al profesional. Así, nuestro planteamiento parte de una concepción de la investigación basada en los principios postulados por Lewin (1946), cuyo modelo propugna estrechar los lazos entre el trabajo de campo y la teoría académica, para lo cual se establecen diversas fases: una de diagnóstico de la realidad social que plantea los problemas que dan origen a la investigación para la totalidad o una parte de los agentes implicados; otra de planificación en la que se proyecta como fin una situación mejorada para los participantes; y,

finalmente, una fase eventual de intervención, tras la cual se vuelve a entrar en una fase de diagnóstico en la que, ya en la pretendida nueva realidad, pueden encontrarse problemas de adaptación al cambio o nuevos problemas sociales. La investigación como acción social trasciende lo teórico, la observación de la realidad y las leyes que la rigen. Lewin plantea además la necesidad de una vocación de mejora de las relaciones dentro de los distintos grupos sociales, y de éstos con el resto de grupos que conviven en una sociedad. Estas relaciones, que abarcan desde la familia, el grupo de amigos o los compañeros de trabajo, hasta la integración en colectividades mayores, como el pueblo, su país o el orden internacional, son las que forman la personalidad del individuo. La investigación social pretende estudiar estos aspectos y, para ello, el autor propugna una cooperación entre las diversas ciencias sociales que permita mejorar el contexto inmediato de las relaciones sociales.

La teoría de Lewin, llamada a menudo *teoría de campo*, se centra en el contexto y en la posición del individuo como agente. Para este autor, la investigación toma a un grupo reducido de individuos en su entorno social como objeto y como fin, se implica con ese entorno tanto al determinar el problema de investigación como la forma de estudiarlo y –lo que supone todavía hoy una controversia científica– de solucionarlo. Desde esta perspectiva, la actuación en el campo no solo se legitima, sino que alimenta y moldea el método de investigación, que pretende analizar las fuerzas opuestas que construyen la realidad y de las que surgen los problemas de los agentes. Por otro lado, la proximidad de las técnicas y los resultados con el objeto de estudio reduce significativamente las posibilidades de generalización de los resultados.

Tomando esa perspectiva, en este trabajo nos preguntaremos cuál es el equilibrio de fuerzas que se da en el ámbito de estudio seleccionado. Analizaremos quién tiene el poder de acción aunque principalmente dicción en las distintas fases que configuran el proceso, bien sea definir la legislación aplicable al transporte por mar, determinar cuál debe ser la interpretación de la misma, acordar los precios de los fletes o redactar los documentos que acompañan a la mercancía en el buque. Nos preguntaremos si cabe, en ese contexto, la posibilidad de un cambio. Este estudio destaca la institucionalización del poder a través de los textos, la reproducción de las prácticas dominantes y la posibilidad de resistencia y cambio. Desde esta concepción del poder como energía productiva, Michel Foucault resulta una referencia obligada, aunque no formará parte del núcleo teórico del trabajo. Entendiendo la traducción como una actividad social, este trabajo se articula en torno a tres propuestas teóricas integradas en la Sociología de la Traducción: la *economía de la práctica* de Pierre Bourdieu, que nos ayudará a delimitar la geografía social del campo y las jerarquías entre los distintos

agentes, en concreto, su concepción de capital y cómo los agentes lo acumulan y transforman mediante estrategias de inversión; la Sociología de las profesiones, con la que centraremos el debate en las tensiones que afectan la evolución de los grupos ocupacionales, la delimitación del concepto de profesión y qué factores llevan al reconocimiento social de determinado grupo de profesionales; y las políticas de la traducción, que nos permitirán dibujar el origen y motivación de la gestión que el campo reproduce en lo referente al multilingüismo.

Una motivación importante en la realización de este trabajo ha sido el contacto profesional del autor con el campo de estudio. Con frecuencia, el acceso a agentes dispuestos a colaborar en una investigación se cita como la mayor dificultad de un trabajo empírico de campo. Si bien la dificultad se ha podido constatar en nuestra investigación, el hecho de formar parte de ese campo ha facilitado el acceso a datos e informantes que de otro modo serían de difícil acceso al investigador. La propia hipótesis de la que parte el trabajo surge de la experiencia previa, y, por tanto, asistemática, con las dinámicas del campo:

En la gestión del multilingüismo en el campo estudiado se identifica una política de traducción no formalizada en la que predomina el recurso a la traducción no profesional

La premisa de la que partimos es que el transporte de mercancías, como campo social, en un mundo globalizado, depende, para su funcionamiento, de la comunicación intercultural por el alcance de las operaciones transnacionales que implica. Pero no sólo nos encontramos con una barrera cultural o lingüística entre países, sino con una oposición entre los diferentes ordenamientos jurídicos entre el país exportador e importador de la mercancía y con la misma legislación internacional que estos ordenamientos se ven obligados a integrar. Como expone Orts (2006):

“El panorama actual de las relaciones comerciales del mundo global enfrenta al traductor y al lingüista con múltiples problemas, generados por las diferencias en las estructuras jurídicas y mercantiles de los distintos países. En cualquier caso, es innegable que la globalización nos está enfrentando a una realidad a la que no se le puede dar la espalda: la necesidad de interpretar la legislación desde una perspectiva multilingüística y multiconceptual que dé soluciones a los conflictos mercantiles producto del día a día de las transacciones internacionales.” (Orts, 2006: 154)

Pero, ¿quiénes son los encargados de “interpretar dicha legislación desde esa perspectiva multilingüística y multiconceptual”? En definitiva, ¿quién se ocupa de solucionar los problemas de comunicación interlingüística que se dan en el ámbito del transporte marítimo de mercancías?

En una primera instancia nos podríamos plantear que, al igual que en otros ámbitos, es el traductor de textos jurídicos quien se ocupa de estas cuestiones en nuestro campo de estudio. Sin embargo, veremos que existen factores inherentes a la dinámica del campo que bloquean la entrada al campo del profesional de la traducción, como la complejidad del proceso y diversidad de agentes implicados, o la transformación de las jerarquías y roles con la aparición de nuevos agentes, como los operadores multimodales o los transitarios, así como la dispersión de la legislación aplicable y la inmediatez requerida en la resolución de problemas. En ese contexto, cobra especial relevancia el reconocimiento de los agentes como solución posible y eficaz. En el caso de la traducción y la interpretación, la Traductología cuenta ya con estudios que nos permiten hablar de una falta de reconocimiento generalizada, pese a los incesantes esfuerzos por reivindicar un mayor estatus en la sociedad (véase en especial Sela-Sheffy y Shlesinger, 2009 y, en concreto para el caso español, la contribución de Monzó en ese volumen).

Por otro lado, el campo impone una lengua dominante de la que la mayoría de agentes implicados tiene unos conocimientos cuando menos básicos, que juzgan suficientes para resolver los conflictos derivados de la comunicación interlingüística, como leer e interpretar un documento en otro idioma, sin recurrir a agentes externos, los traductores. Además de esta confianza en los conocimientos propios, la normativa que regula el campo en concreto y la sociedad en general les deja vía libre para que no sea necesario acudir a servicios profesionales, ni siquiera para la traducción oficial de un documento. A la legislación debemos sumarle la propia autorregulación que los agentes del transporte establecen, a través de su consolidación como grupos profesionales, lo cual les otorga una posición y una autoridad relativa a otros campos y a la sociedad en general que les lleva a imponer sus propias pautas, por ejemplo en lo referente a los precios de los fletes y al establecimiento de determinadas rutas regulares o en los clausulados de ciertos contratos, como el de seguro, pero también en la toma de decisiones sobre qué hacer cuándo necesitan una traducción. En esta investigación se pretende desvelar cómo se materializa esa autonomía y, en lo posible, qué motivaciones dan origen a las decisiones relativas a la gestión del multilingüismo. Con ello se podrá, en un futuro, activar proyectos para obtener reconocimiento en el campo.

Nuestra hipótesis inicial deriva, por tanto, en un trabajo cuyo objetivo es conocer la geografía social del campo de la traducción de documentos de transporte marítimo. De modo más detallado, este objetivo general se despliega en los siguientes puntos:

1. Conocer cuáles son los agentes que intervienen en el transporte marítimo de mercancías y cuál es la función de cada uno en las distintas partes del proceso.

2. Conocer cuáles son las situaciones en las que se requiere la gestión del multilingüismo imperante, qué documentación se genera y qué agentes tienen a su cargo funciones asociadas, desde la redacción a la interpretación, pasando por la revisión o la traducción.

3. Conocer cuáles son las normas codificadas en el campo, esto es, cuál es la legislación referente al transporte por mar, hasta qué punto se encuentra tipificada, cuáles son los códigos, leyes, normativas y reglamentos por los que se rige el campo en el marco nacional y si existe otra normativa aplicable en el ámbito internacional por la que se rigen tanto agentes como documentos, con consecuencias en las relaciones de poder en el campo.

4. Conocer cuáles son las formas organizativas de los agentes dentro del campo y determinar su nivel de influencia en el mismo, es decir, saber cuáles son, en cada parte del proceso, los agentes revestidos del poder de decir el Derecho. Al desarrollar estas formas organizativas sabremos si vienen dadas por modelos de asociacionismo, cuáles son sus objetivos y qué condiciones históricas se han tenido que dar para que estos agentes se agrupen de ese modo en defensa de sus intereses. Veremos si esta unión les reporta ventajas en términos de inversión de capital y por tanto el grupo decide lo que es conveniente y hace que se aprueben leyes al respecto, o bien la práctica asociativa no les reviste del poder suficiente para influir en la legislación y se ven, por tanto, sometidos a leyes impuestas desde fuera y no consensuadas en el grupo.

5. Conocer las interdependencias internas y externas de la red que configuran estos agentes y documentos, para saber si, dentro del campo del Derecho, podemos hablar de un campo jurídico autónomo relativo al transporte de mercancías, que constituye una disciplina jurídica autónoma: el Derecho marítimo y el Derecho del transporte.

6. Una vez determinado el grado de autonomía del campo (a partir de los puntos 4 y 5), pretendemos conocer hasta qué punto puede constituir un campo relativamente autónomo de traducción, lo que se observará a partir del tipo de documentación generado, las relaciones entre los grupos ocupacionales y la especificidad de los encargos de traducción y de sus condiciones de desarrollo, así como de su volumen. Abordaremos en ese sentido las diferentes políticas de gestión del multilingüismo puestas en práctica en el ámbito empresarial y si son

extrapolables a los despachos especializados, empresas del sector o asociaciones de agentes. Para ello deberemos:

a. Saber, mediante un proceso de consulta a los agentes que participan en el campo profesional del transporte marítimo, cómo se gestiona la comunicación internacional, en la que confluyen distintos idiomas:

- Si se solucionan de forma interna, ya sea a través del recurso a una *lingua franca* o mediante el multilingüismo de los agentes que participan en el campo;

- Si se recurre a agentes externos y, en este caso, si esos agentes son o no profesionales de la traducción. Conocer cuáles son los idiomas de expresión de los documentos tipo que se gestionan a diario y si deben o no ser traducidos (y en función de qué se establece esta necesidad).

b. Saber si existen traductores que se dedican específicamente a este tipo de traducción y si se dan casos de colaboración estable entre estos profesionales y los agentes del transporte.

c. Ver qué tipología de traducción se da en el campo en las distintas situaciones posibles: desde documentos que se presentan en casos de una reclamación por daños a la mercancía que puede hacer un comprador y que puede conllevar que el vendedor reclame al agente que ha mediado en la carga ocasionando el daño durante el transporte, por citar un ejemplo, a pólizas de fletamento u otros documentos de utilización del buque, pasando por resúmenes anuales, estados de cuentas u otro tipo de informes que los organismos oficiales o las autoridades portuarias tienen que presentar en el ejercicio de su actividad.

Para conseguir estos objetivos, que se ciñen a pretensiones descriptivas, empezaremos por analizar el campo del transporte marítimo: cuál es la situación de los agentes dentro del campo, qué formas de capital ostentan, cómo se distribuye este capital entre aquellos que se ocupan de la actividad del transporte en sí misma y las instituciones u organismos de alcance nacional o internacional que intervienen (desde la regulación u otros ámbitos) en este sector, qué tipo de documentación se genera en sus interacciones y cuál es su función específica. Asimismo, veremos cuáles han sido las funciones que les han sido tradicionalmente asignadas a los agentes y por las que han llegado a ocupar un determinado espacio de poder en el campo, lo que añade cierta perspectiva diacrónica a nuestra investigación. Observaremos esta realidad y la evolución de la misma con vistas a diseñar vías para una posible colaboración con el traductor jurídico (y una consolidación de sus funciones) en aquellos casos en que se

produzca comunicación interlingüística. Analizaremos si, en esas situaciones que podamos aislar y analizar, se establece una relación continuada entre los agentes del transporte y la solución de diferencias del ámbito del transporte marítimo y los profesionales de la traducción. Si así fuera, podríamos hablar de auténticas relaciones, en un sentido sociológico, y no de meras interacciones aisladas que se limiten a encargos puntuales a traductores autónomos.

En cuanto a la metodología de esta investigación, para conocer la geografía social del campo es especialmente deseable contar con modelos de recopilación de datos de tipo cualitativo con el fin de acceder al *habitus* de los agentes y conocer en profundidad y de primera mano su visión sobre la problemática del campo. Trataremos de saber, además, a través de los contactos establecidos con los agentes, si existen profesionales que desempeñen estas labores *in situ*, como empleados de las empresas dedicadas a la gestión del transporte internacional de mercancías, y qué características comparten con quienes se dedican a esta especialidad en diferentes circunstancias laborales y de qué modo se diferencian de ellos, para concluir si el volumen de encargos de traducción de este tipo es lo suficientemente representativo para hablar de una especialidad de pleno derecho dentro del campo de la traducción jurídica.

Para recoger los datos sobre esa realidad, recurriremos a los agentes, esto es, a profesionales del sector que pueden darnos acceso a lo que Bourdieu denomina el *capital incorporado*, esto es, el adquirido en su socialización: traductores o agentes del transporte. Optaremos por lanzar una consulta a través de redes sociales y por acceder a contactos personales, lo que nos llevará a encontrar informantes que participen en el estudio. Utilizaremos la entrevista semiestructurada vía correo electrónico, contacto personal y telefónico o la respuesta a la consulta enviada vía redes sociales, como método para recabar datos cualitativos sobre la realidad social, lo que nos permitirá trazar las grandes líneas de los problemas del campo, así como de la base de su descripción: agentes, jerarquías y capital. El método cualitativo nos permitirá acceder al *habitus* de los agentes, a sus intereses, a los modos en los que ejecutan sus estrategias de inversión, a las relaciones entre ellos y a sus posiciones en el campo. Con ello, pretendemos obtener un panorama general de cómo ha sido la incursión de dichos agentes en este campo, qué papel desempeñan en el todo el proceso y en qué casos los profesionales del transporte acuden a los profesionales de la traducción. Así, partiendo del contacto inicial con un despacho de abogados que ha tramitado litigios de seguros con las principales aseguradoras del país, llegaremos a otros informantes de despachos especializados en temas de Derecho marítimo y algunos particulares que han ejercido en la práctica en representación de otros agentes del puerto de Valencia, límite

geográfico en el circunscribiremos de momento nuestro estudio, sin perjuicio de que podamos nutrirlo con casuística de otros puertos con fines contrastivos, para profundizar en el análisis cualitativo. También la consulta en redes sociales nos dará la oportunidad de acceder a profesionales de la traducción en activo que han trabajado con documentación generada en el transporte, así como en la traducción de informes de organismos oficiales relacionados con nuestro campo. Además, haremos uso del capital objetivado, esto es, mayoritariamente, manuales de gestión y Derecho del transporte marítimo, pero también del capital objetivado que representan los propios documentos manejados día a día en el transporte.

En la elaboración de este trabajo presentaremos, en primer lugar, en la parte teórica, las líneas generales de las teorías que nos han motivado, deteniéndonos únicamente en aquellas aportaciones que nos han resultado de interés para nuestra investigación. Esto se hace necesario al haber escogido conceptos de distintos autores en los que vislumbramos puntos de conexión teórica que pretendemos contrastar en un estudio empírico. Abordaremos aquellos autores que se enmarcan en la Sociología Aplicada a la Traducción (SAT) y diferenciaremos las distintas aproximaciones según los focos de interés de sus trabajos. Recurriremos a estudios traductológicos que han aplicado los conceptos heredados de la Sociología de Pierre Bourdieu, además de las obras del propio autor como fuentes primarias. Seguiremos con un apartado dedicado a la Sociología de las profesiones, basándonos en la síntesis que Monzó hace de las aportaciones de diversos autores que se inscriben en el campo de esta rama de la Sociología con el fin de aplicarlas en un estudio traductológico. Después, presentaremos las contribuciones de diversos autores sobre gestión del multilingüismo y políticas de traducción en el ámbito empresarial. Seguidamente, en esta primera parte de fundamentación teórica, revisaremos sucintamente los diferentes paradigmas científicos, haciendo hincapié en el paradigma crítico, a fin de cimentar el estudio que aquí se presenta en una tradición académica. Finalmente, presentaremos la entrevista, en concreto la semiestructurada, como método de obtención de datos, así como las técnicas utilizadas para su recogida y ulterior análisis: la *teoría fundamentada* y el *análisis de contenido*.

En la segunda parte del trabajo se describirá el campo objeto de estudio para dibujar una geografía social que nos permita situar a los agentes involucrados y las relaciones que entre ellos se generan. Veremos qué agentes son productores y consumidores del Derecho en este ámbito, así como del flujo documental que conlleva el transporte marítimo y quién tiene el poder de la palabra en cada caso. Haremos un análisis de los distintos tipos de capital en el campo, según los principios postulados por Bourdieu, así como su distribución y grado de importancia con el fin de describir cuál es el equilibrio que existe en el campo en cuestión

entre los diferentes poderes que ostentan los agentes. Presentaremos la información obtenida en un proceso de consulta a expertos, llevado a cabo a través la entrevista a nuestros contactos personales y el intercambio de información recogido mediante las redes sociales, agrupando los resultados por temas y categorías de códigos. Procederemos a una descripción de las diferentes categorías, razonando sobre la inclusión de los distintos segmentos de información en cada una de ellas. Seguidamente, analizaremos los datos conectándolos y enmarcándolos en la teoría desarrollada en la primera parte del trabajo, para pasar finalmente a la argumentación y conclusiones del proyecto de tesis.

En síntesis, nuestro objetivo será un análisis crítico del campo, que se materializará en la descripción y el análisis cualitativo de las relaciones entre los diversos agentes al objeto de aislar, en último término, cuál es –o podría ser- el papel del traductor jurídico en ese entramado. Así pues, analizaremos el contexto del que podría nacer un traductor jurídico especializado en documentos de transporte marítimo, así como su inserción en el campo, su posición relativa a los demás agentes del mismo, y su perpetuación como prestador de servicios a través de las estrategias de cooperación con los agentes, de acumulación, inversión y transformación del capital dictadas por el interés de distinguirse como actor profesional con autonomía relativa y conciencia de grupo.

PARTE I. ASPECTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS

La Sociología Aplicada a la Traducción (SAT) es el mejor ropaje con el que podemos presentar las inquietudes y los intereses que han llevado a la realización de esta investigación, puesto que sus herramientas, heredadas de la Sociología, nos permiten ahondar en las relaciones entre los agentes involucrados en nuestro ámbito objeto de estudio y, por ende, el contexto social que condiciona el proceso traductor.

La primera parte del camino la dedicamos a desgranar los aspectos teóricos y metodológicos que cimientan este trabajo. Ofrecemos para ello una selección de las aportaciones a la Sociología Aplicada a la Traducción. A partir de una revisión bibliográfica, hemos relacionado estudios especialmente vinculados a nuestro trabajo y los hemos organizado por su interés teórico principal. Tras esta fundamentación teórica, justificamos desde un punto de vista metodológico el presente trabajo. Llevaremos a cabo una breve descripción de los distintos paradigmas científicos, deteniéndonos y situando nuestro trabajo en el que nos ocupa, el paradigma crítico. Seguidamente, basándonos en los conceptos de la *teoría fundamentada*, presentaremos las técnicas de *análisis de contenido*, a partir del método que utilizaremos en nuestra tesis para el estudio cualitativo: la entrevista.

APROXIMACIÓN TEÓRICA. LA SOCIOLOGÍA APLICADA A LA TRADUCCIÓN (SAT)

La Sociología Aplicada a la Traducción es una rama de la Traductología que identificó Holmes (1972) en la primera reflexión metateórica sobre la disciplina, en aquel momento incipiente y en este ya consolidada. Las contribuciones que han ido nutriendo esta rama de la disciplina, al igual que en otras parcelas del saber, como el Derecho¹, han experimentado un empuje notable en los últimos años, como permite observar la bibliografía. Estas aportaciones han ido construyendo lo que ya se ha bautizado en alguna ocasión como Sociología Aplicada a la Traducción (SAT), que será, frente a otras opciones como Sociotraducción o Sociología de la Traducción, el término que emplearemos en el presente trabajo.

La SAT se distingue tanto por la función de sus estudios, como por el origen de sus modelos teóricos, metodologías, aproximaciones a los objetos de estudio y definiciones de los

¹ Al respecto, véanse los estudios clásicos de Durkheim (1893) o aportaciones relevantes posteriores como la de Luhman (1985).

misimos. Un estudio elaborado desde esta perspectiva aborda la traducción observándola como proceso y producto inmerso en su contexto social, con un énfasis destacado en las interacciones de los individuos.

Dentro de la disciplina, algunos esfuerzos sintetizadores nos ofrecen una visión general de los estudios hasta la fecha (Díaz Fouces, 2001; Chesterman, 2007; Heilbron y Sapiro, 2007; Wolf, 2007; Díaz Fouces y Monzó, 2010). Díaz Fouces (2001) remite a la tipología de enfoques en los Estudios de Traducción propuesta por Holmes (1972) y, dentro de ella, se centra en aquellos que Holmes denomina *descriptivos*, entre los que se encuentran los de *orientación funcional*. Holmes señala en esta rama la convergencia de la traducción con la Sociología, lo que abre (abría en el momento de publicación del artículo y sigue abriendo ahora) nuevas perspectivas sobre objetos de estudio, con lo que la traducción, en cierto sentido, se reinterpreta. La unidad de análisis de la que partiría un sociólogo sería la interacción entre dos personas, para pasar seguidamente al ámbito de la colectividad, con conceptos que irían desde familia a nación y que proporcionarían al individuo modelos de orientación en sus acciones. Es decir, el trabajo sociológico tendría en cuenta a los individuos no aisladamente, sino como individuos que han experimentado procesos de aprendizaje e interiorización de los elementos socioculturales de su medioambiente y que, por tanto, están sometidos a procesos de socialización (Díaz Fouces, 2001: 64-65). Los Estudios de Traducción de esta orientación proponen analizar en qué medida influyen estos procesos en la actividad del traductor-mediador lingüístico y en qué medida contribuye éste a mantener la cultura y la estructura social que los enmarca.

Uno de los conceptos a tener en cuenta para esta línea de investigación es el de *rol o papel social*, el cual es resultado de las interacciones de los individuos. En la base de este concepto se encontraría la noción de *expectativa*: expectativa sobre cómo deben comportarse las personas, también denominada *relaciones normativas*. La traducción puede ser considerada, en esta línea, en primer lugar, como el ejercicio de un papel social: una especie de actividad que se desarrolla de acuerdo con las normas que una comunidad atribuye a las personas que la realizan de una manera habitual, según Díaz Fouces (2001: 65). El autor destaca la importancia de las teorías de Toury (1980, 1995) en el estudio de las *normas* en traducción. Wadensjö (1998), a su vez, describe el papel normativo como aquello que queda reflejado en la manera en que los profesionales definen lo que es correcto en el ejercicio de su actividad. Los trabajos de Wadensjö se centran en la interacción que se produce durante la actividad de los intérpretes y cómo los mediadores influyen en el progreso y el contenido de la interacción. Nord (1991), por su parte, habla de *convenciones regulativas*, como manera

habitual de afrontar determinados problemas de traducción por debajo del nivel textual y que harían referencia a aquello que una comunidad acepta como traducción, por oposición a la versión y la adaptación. Chesterman (1993), por ejemplo, habla de que existen dos agentes legitimados para designar un texto como traducción: los traductores que la producen y sus receptores, al aceptarla como tal². Por tanto, un propósito central de los Estudios de Traducción de esta línea será hacer explícitas aquellas leyes que determinen que un texto sea aceptado como traducción en un contexto social determinado.

Otro concepto heredado de la Sociología y que guarda estrecha relación con la noción de norma es el concepto de *desviación*, derivado de las teorías de Parsons (1937). La desviación se entiende como una resistencia a la conformidad con las expectativas sociales. Díaz Fouces (2001) recoge este concepto y nos remite a Berger y Luckmann (1988), sociólogos del conocimiento, quienes describen los procesos de *exteriorización*, *objetivación* e *interiorización*. Entenderíamos por el primero, el hecho de que determinada acción del individuo tenga una repercusión sobre el mundo y dé lugar a una práctica determinada. De este modo, la acción se introduce en el ámbito social y adquiere entidad propia, lo cual la hace que se muestre como una “verdad” que existe fuera de nosotros, con lo que pasaría al siguiente estadio, la objetivación. Los individuos que llegan al mundo asumen estas acciones como preexistentes, con lo que las interiorizan y pasan a formar parte del modo en que entienden el mundo. La desviación sería, pues, una conducta no ajustada a esa concepción de verdad.

Las nociones de norma y de desviación se han empleado en Traductología a través de aplicaciones diversas, que van desde el mercado de ideas que centra gran parte de las inquietudes de la *escuela de los polisistemas* hasta los *estudios de género* que han realizado muchos investigadores, entre ellos Göpferich (2013), quien se remite específicamente a este concepto a partir de otras fuentes, que entroncan con la relevancia que los propios Berger y Luckmann conceden al lenguaje. Son conceptos, por tanto, cuya utilidad se ha visto demostrada ya en nuestro campo y que retomaré más adelante en este trabajo. En los apartados siguientes esbozaremos lo que otros estudios han aportado a la SAT y daremos relevancia en cada caso a lo que pueda ser de interés para el presente trabajo. Empezaremos haciendo un breve recorrido por las aproximaciones sociológicas y filosóficas al Derecho y su relevancia en la SAT, para pasar a centrarnos en los tres pilares teóricos fundamentales en los

² Lo que excluye directamente a los traductólogos y defiende con ello la adopción de una Sociología Aplicada a la Traducción como prisma principal desde el que entenderla y definirla.

que se sustenta la presente tesis: Pierre Bourdieu y la *economía de la práctica*, los estudios sobre Sociología de las profesiones en traducción (en especial los de Monzó) y, finalmente, las aproximaciones sociolingüísticas a la SAT y en concreto, las políticas de gestión del multilingüismo.

UN RECORRIDO POR LOS ESTUDIOS SOCIOLÓGICOS Y FILOSÓFICOS DEL DERECHO Y SU REPERCUSIÓN EN LA SAT

Entre las aproximaciones sociofilosóficas a la SAT, nos centraremos, en primer lugar, en el *construccionismo social*, exponente del cual sería Burr (1995). Según este autor, es construccionista cualquier posición basada en los siguientes principios: primero, que las verdades generalmente aceptadas deben ser cuestionadas; después, que hay que tener en cuenta la especificidad histórica y cultural del conocimiento, elementos que vemos reiterados en diversos autores y que nos servirán de vehículo, entre otros, para desarrollar nuestro estudio aplicado; en tercer lugar, la idea de que los procesos sociales sustentan el conocimiento; y por último, que conocimiento y acción social son inseparables (Díaz Fouces, 2001: 72). Esta perspectiva parte de que el significado no es estable, como defendería Saussure (1969), sino que el signo lingüístico es arbitrario. El significado de los signos no está ratificado por toda la comunidad de hablantes, sino que el lenguaje es el escenario de la interacción social, una interacción social que es cambiante y mutable. Hablar equivale a construir el mundo y el uso del lenguaje es, en sí, una forma de acción social. Esta teoría bebe del *postestructuralismo*, que mantiene la arbitrariedad del signo lingüístico, es decir, las mismas palabras pueden tener distinto significado según el momento o las circunstancias en que se utilicen y quién las utilice, lo que también la aleja en Sociología del Derecho de las posiciones del *formalismo* y el *cognoscitivismo*, que defenderían la idea del Derecho como sistema lógico cerrado y la existencia de un significado único. Como afirmaría Derrida (1967), los significantes sólo consiguen significar mediante otros significantes. Al igual que en el caso de los términos jurídicos, que, por técnicos que puedan ser en su definición, remiten al lenguaje natural y exigen ser asignados a un significado concreto, por lo que están sujetos a interpretación (Trujillo, 2012: 3). Los términos que se manejan en el campo del transporte marítimo, por ejemplo, gozan de una especificidad en su contexto de la que les dota el campo. La *deconstrucción* de un texto supone para Derrida una lectura que evidencie su construcción a partir de los elementos que no están presentes, porque, como decíamos, el significado de una palabra está en otras, en aquellas que no están. Lo anterior dota este enfoque de especial interés para el análisis de los discursos dominantes, como el de la desigualdad sexual. En esta línea se sitúan autores como Rosemary Arrojo (1997, 1998), con sus estudios sobre la equivalencia entre masculino y original *versus* femenino y traducción, y la defensa de la traducción feminista postestructuralista como rebelión contra el discurso dominante (véase también Schäffner, 2007).

Joachim Renn (2006) traslada con determinación a nuestro campo esa visión y se centra en cómo la comunicación en los medios puede entenderse como una forma de traducción. El autor afirma que se está produciendo una decadencia del antiguo modelo de nación que, con mecanismos propios de auto-integración³, da paso a un estado mundial (globalización) y origina nuevos modelos de gobernación. Esta globalización, en nuestro campo, se manifiesta en términos de desarrollo del comercio internacional, con el surgir de nuevas instituciones a nivel mundial y nuevos modelos de asociacionismo para fortalecer el estatus de algunos agentes.

El autor se plantea como objeto de estudio el papel de los medios en la sociedad de la información:

“Media connect not only remote communicators but social contexts, institutions, cultural milieus and noticeably different languages. Hence –if the media constitute relations between different languages– the impact and effect of media-based communication might be analyzed as a form of ‘translation.’” (Renn, 2006: 195)

La comunicación siempre se basa en los medios y los medios no son aparatos neutrales de representación de significados. La diferenciación social ha llevado a la transformación desde las épocas en que se hablaba de conocimiento legítimo, aquel que decidía cómo debía interpretarse algo y que se centraba en las castas y los grupos de poder, a un tiempo de Sociología del conocimiento o ideología, con la pluralidad, las diferentes interpretaciones de las antiguas teorías y la pluralización. En el mundo moderno la comunicación tiene que superar barreras entre sistemas abstractos, como la administración o el Derecho. Mientras que la teoría clásica suponía que los patrones culturales, los valores y los medios de comunicación simbólicamente generalizados estaban dotados del mismo significado en todos los sistemas, la teoría postontológica plantea que el significado se construye en relación con sistemas, discursos y contextos especiales, expone las diferencias entre ellos y, por tanto, las diferencias de significado. La traducción es el modo de diferenciar las distintas relaciones entre sistemas sociales diferenciados. Si concebimos las unidades sociales como sistemas de comunicación (lenguas), el intercambio de comunicación especializada entre fronteras debe ser considerado como forma de traducción.

Las aportaciones de estos autores nos parecen de interés en nuestro trabajo porque cuestionan los antiguos sistemas de gobierno, para dar paso a nuevos modelos organizativos,

³ Idea de la cultura homogénea que obligaba a las minorías a absorber la cultura mayoritaria.

basados en la globalización. En nuestro campo, la expansión de los mercados más allá de los propios países ha hecho que se establezcan nuevas estructuras, basadas en el asociacionismo entre agentes a nivel internacional que imponen normativas y formas de actuación a sus miembros, lo que se manifiesta, por ejemplo, en la estandarización de documentos, repartición de rutas en las que desarrollar la actividad o fijación de tarifas estándar, entre otros.

Siguiendo con los estudios sociológicos del Derecho, nos parece relevante aportar algunas ideas sobre la perspectiva de Pierre Bourdieu (2000), situándolo en relación con el pensamiento de Michel Foucault (1988). Ambos autores dan relevancia a las condiciones históricas que rodean a la producción del Derecho, lo que nos servirá de aplicación para estudiar el desarrollo de determinados agentes en el campo del transporte marítimo.

Bourdieu se enfrenta a la dicotomía tradicional entre *formalismo* e *instrumentalismo*, por considerar, en el primer caso, que la denominada visión internalista del Derecho contempla su historia desde la base del desarrollo interno de sus propios conceptos y métodos, liberándolo del peso de lo social y, en el caso del instrumentalismo o visión externalista, porque ve el Derecho como un instrumento al servicio de los dominadores y como un reflejo de las relaciones de fuerza. Bourdieu considera que es importante ver qué condiciones históricas debieran cumplirse para que pudiera surgir, con ayuda de las luchas en el seno del campo de poder, un universo social autónomo en el ámbito jurídico, lo cual lo sitúa en un punto crítico frente al instrumentalismo, posición que lo acerca a Foucault cuando considera al sujeto a partir del análisis de cómo se ha constituido en su trama histórica, lo que denomina *genealogía*. En el caso del instrumentalismo, el objeto de la crítica de Bourdieu a esta corriente estructuralista es que impide percibir en su especificidad el universo social en el que se produce el Derecho y que olvida las condiciones históricas y los fundamentos sociales que han llevado a la autonomía de las ideologías.

Foucault, asimismo se posiciona como anti-estructuralista, puesto que para el autor dicha corriente intenta evacuar de las ciencias el concepto de acontecimiento. La conexión Historia-Sociología en el pensamiento bourdiano es destacada también en los trabajos de Inghilleri (2003, 2005). Según la autora, el análisis de cualquier actividad debe tener en cuenta los factores socio-históricos en los que se desarrolla. En nuestro caso, observaremos en el estudio de campo la importancia del desarrollo histórico de las instituciones, cuando veamos la influencia de la tradición jurídica, por ejemplo, en el tema de las aseguradoras navales.

Para Bourdieu, las prácticas y discursos jurídicos son productores de un campo cuya lógica está determinada por los siguientes condicionantes:

1. Las relaciones de lucha específica que confieren su estructura y que orientan los conflictos de competencia que se producen en el campo.
2. La lógica interna de las acciones jurídicas que limitan el universo de las relaciones propiamente jurídicas.

Bourdieu cree que las propias estructuras simbólicas poseen potencial de desarrollo, pero que existe una lucha entre agentes e instituciones por el monopolio del Derecho. De hecho, dentro del campo jurídico se da una lucha por “decir el Derecho” entre dichos agentes, los cuales poseen competencia social y técnica, que es la propia capacidad socialmente reconocida de interpretar un cuerpo de textos que consagran la visión legítima del mundo social. Su lectura –o interpretación– es una forma de apropiarse de la fuerza simbólica encerrada en este cuerpo de textos. En la interpretación de la disposición legal, siempre se da un proceso de asignación de significado por parte de la colectividad y, como apunta Trujillo, toda interpretación sobre aspectos conflictivos de la vida social es producto de algún tipo de lucha (Trujillo, 2012: 5).

El poder es el que enuncia la ley, es el discurso de lo prohibido, en palabras de Foucault (1988: 80). La manifestación del poder reviste la forma del “no debes”, del poder como soberanía, como voluntad general, aunque dicha manifestación debe ir unida y respaldada por un sujeto que es quien en algún modo dice sí a tal prohibición. Esta vertiente de la lucha por decir el Derecho entre agentes en nuestro caso la podremos encontrar en el posterior análisis de ciertos ejemplos de asociacionismo propios de nuestro campo, así como por qué sus prácticas se acaban incorporando y legitimando en el mismo.

En la misma línea de aproximación a la SAT desde el punto de vista del Derecho tenemos los estudios de Arturo Parada (2006), que toma como objeto de análisis una contrastiva de poderes notariales alemanes y españoles bajo idea de que:

“[...] los textos jurídicos ofrecen información valiosa sobre cómo distintas comunidades –países– han regulado la relación entre sociedad civil/opinión pública y los correspondientes poderes que, normalmente constituidos por transferencia o delegación, son los encargados de que esta misma sociedad civil no se vea violentada.”
(Parada, 2006: 182)

Esta visión de Parada nos recuerda a la aceptación implícita del poder por parte de la colectividad de la que hablaba Foucault. Para ello, Parada parte del postulado de que: “*Cada una de las naciones europeas tiene al margen de su propia historia ‘interna’, una historia externa que se va escribiendo a través de las relaciones con otras naciones y que está hecha de contrastes*” (Parada, 2006: 180), conclusión a la que llega a partir de la observación de la presencia hegemónica de determinados países sobre otros durante la historia. Con ello, mantiene que “*no existen discursos pura o propiamente nacionales*”, lo cual hace necesaria una perspectiva transnacional, lo que le lleva a postular el concepto de *global consumer* o *global customer*. Con este concepto, se explica que los productores y consumidores de información pertenecen a contextos nacionales diferentes “*y han experimentado enculturaciones diferentes*” (Ibid.) De este modo, un país y el texto mismo desarrollado por éste, no se entienden sin el marco sociocultural al que pertenecen, como sería el caso de un país que forme parte de la Unión Europea y tenga que aplicar su normativa, por ejemplo. De lo anterior se desprende la idea de *creación colectiva* de este autor.

El concepto de Parada de *global consumer*, así como el de *creación colectiva*, nos parecen relevantes para el campo del transporte marítimo en el sentido de que hay que tomar una perspectiva transnacional para interpretar los documentos que estudiamos. Tanto productores como consumidores de dichos documentos pertenecen a contextos nacionales distintos, determinados por factores socioculturales diversos. A través del análisis de este autor también entendemos que la importancia hegemónica de ciertos países en momentos de la historia ha hecho que se impongan sus condiciones en sectores como el del seguro o, en general, ha influido en la estandarización de un idioma en la redacción de los documentos.

La Sociología de Pierre Bourdieu se enmarca en la tendencia hacia modelos sistémicos que impregna las últimas etapas de varias ciencias y disciplinas y entre las teorizaciones más frecuentes en nuestro campo podríamos señalar varias que observan los fenómenos en relaciones de codependencia. Quizá uno de los modelos más conocidos en Traductología sea la *teoría de los polisistemas* ideada por Itamar Even-Zohar (1978, 1979, 1990) e importada a los Estudios de Traducción por su discípulo Gideon Toury (1980, 1995), con su concepto de *norma*. De hecho, en muchos aspectos los *polisistemas* y la *economía de la práctica* de Pierre Bourdieu pueden entenderse como modelos alternativos que permiten explicar los mismos fenómenos.

La ontología que desarrolló Pierre Bourdieu desde los años sesenta del siglo XX, empezó a obtener una repercusión más que notable en el campo de la Traductología a principios del siglo XXI. Pese a que las primeras incursiones en esta teoría sociológica toman conceptos y los aíslan de su ontología (Simeoni, 1998), empezamos ya a observar aplicaciones más coherentes del sistema bourdiano en los trabajos traductológicos.

La labor del sociólogo francés destaca por dotar a la Sociología de un sistema conceptual completo que por sí solo permite explicar la sociedad. Algunas críticas a su modelo destacan la incapacidad de su ontología para explicar los intercambios interculturales, pero discípulos de Bourdieu (Sapiro, 2002) han demostrado lo contrario. Para la Traductología, su atractivo se ha focalizado fundamentalmente en dos de sus conceptos, *habitus* y campo, y la reconceptualización del ya existente de capital. Lo que se intenta explicar con estas nociones es que los individuos poseen unas formas de actuar, pensar y sentir (*habitus*) que vienen dadas por la posición que éstos ocupan en la estructura social (campo), lo que les da acceso a formas de poder (capital). El *habitus* es un sistema de disposiciones duraderas que vendría determinado por las experiencias pasadas en un campo y que daría origen no sólo a ciertas prácticas reflejo de las aprendidas, sino también a percepciones e interpretaciones de la realidad acordes con la forma de pensar e interpretar en el mismo campo. En palabras del propio Bourdieu en *Le sens pratique*:

"[...] il assure la présence active des expériences passées qui, déposées en chaque organisme sous la forme de schèmes de perception, de pensée et d'action, tendent, plus sûrement que toutes les règles formelles et toutes les normes explicites, à garantir la conformité des pratiques et leur constance à travers le temps." (Bourdieu, 1980 *apud*. Dantier, 2004a: 5)

Lo anterior nos conduciría al concepto de *campo*, que sería el espacio social que se crea en torno a hechos sociales como el arte, la ciencia, la religión o la política y estaría ocupado por individuos que competirían por los recursos materiales (dinero, propiedades, etc.) y simbólicos (el poder, la posición social, etc.) que se dan en él. Así pues, un campo es un espacio estructurado de posiciones, definidas por sus relaciones objetivas con el resto de posiciones; las propiedades de cada posición dependen de su situación en el interior de ese espacio social (Bourdieu, 1984: 113). La constitución de un campo social es un hecho histórico.

“Simplificant molt, un camp és un àmbit de l’activitat humana en societat, de la vida social, doncs. Els camps tenen una determinada estructura, que és producte de la interacció al llarg de la història entre els agents que els formen. La literatura, per exemple, és un camp socialment constituït, que en moltes societats gaudeix d’una autonomia relativa respecte d’altres camps, com ara el de la política.” (Marco, 2010 : 86)

Los agentes se aglutinan en torno a unos intereses específicos y actúan para conseguirlos. Lo que en un primer momento son prácticas sociales indiferenciadas de otras pasan a formar un campo cuando se autonomizan, adquieren unas estructuras propias y surge un grupo de agentes que reclaman la exclusividad para ejercer tales actividades mediante un proceso de especialización y de legitimación que los justifica ante otros agentes (Bourdieu, 1994: 149-167). Con su participación en un campo (o campos) los sujetos adquieren un *habitus*, un sistema de disposiciones interiorizadas que les permiten producir nuevos esquemas de comportamiento ante las situaciones sociales (Bourdieu, 1967: 90-108).

Por *capital* se entiende el conjunto de recursos por los que los agentes se interesan dentro de un campo. La cantidad y los tipos de capital que poseen los agentes les confieren una posición determinada y un poder relativo, o capacidad de actuación e influencia, en el campo. Los agentes acumulan y transforman el capital en el campo mediante estrategias de inversión.

“Los poseedores de capital no pueden mantener su posición en la estructura social (o en la estructura de cierto campo, como el artístico o el científico), sino a expensas de reconversiones de las especies de capital que poseen en otras especies, más rentables o más legítimas en el estado correspondiente de los instrumentos de reproducción: esas reconversiones objetivamente impuestas por la necesidad de evitar la devaluación del patrimonio pueden vivenciarse subjetivamente como cambios de gusto o de vocación, es decir, como conversiones.” (Bourdieu, 2011: 128-129)

El capital no es un concepto monolítico, sino que se distinguen formas y tipos varios. Los tipos de capital serían el capital económico, el capital cultural y el capital social. Con todo, quizá el concepto más ampliamente conocido sería el denominado capital simbólico, que sería, de hecho, una forma y no un tipo. Cualquier tipo de capital puede ser simbólico al ser percibido su poder como “natural”, y su uso y posesión legitimados dentro del campo. Al respecto, analizaremos en el apartado relativo a los agentes objeto de nuestro estudio el papel de instituciones como autoridad portuaria o aduanas como referentes de poder legitimado en el campo. La competencia entre agentes con distintos tipos, formas y cantidades de capital daría lugar a un “juego” en los diversos campos a través del cual los individuos transforman la estructura social. Así pues, en el espacio social se produce una lucha constante en la que los agentes utilizan las armas que les proporciona su posición, y por ende, su capital, en la estructura de poder. Mediante el capital, por su condición de energía social, el individuo puede provocar cambios en el sistema.

“En suma, la teoría de las clases sociales y de sus transformaciones remite a una teoría de los campos, es decir, a una topología social capaz de distinguir entre los desplazamientos en el interior del espacio propio de un campo, asociados a la acumulación (positiva o negativa) de la forma de capital que constituye el objeto específico de la competición que lo define como inherentemente propio, y los desplazamientos entre campos, asociados a la reconversión del capital de cierto tipo en otro tipo, que tiene curso en otro campo. Uno y otro desplazamiento dependen, en su significación y en su valor, de las relaciones objetivas entre los diferentes campos; por consiguiente, de las tasas de conversión de los diferentes tipos de capital, y de los cambios que los afectan a lo largo del tiempo, al término de las luchas entre las clases y las fracciones de clase.” (Ibid. p. 131)

Otro elemento introducido por este autor, que merece ser destacado aunque su uso en Traductología no se ha extendido, es el de *distinción*, como factor que se origina por las diferencias de capital entre distintos campos y que ciertos grupos utilizan como estrategia de diferenciación social y que tiene por objeto la dominación sobre otros grupos con menor o distinta distribución de capital. Debemos citar también los de *illusio*, lo que se explicaría como que los agentes “creen” que la participación en un campo conlleva beneficios que justifican el esfuerzo de adherirse a las normas del campo. La *illusio* tiende a ser inconsciente (Bourdieu 1980: 111-112). Y por último, el de *doxa*, como el conjunto de creencias y prácticas sociales que se consideran normales en cierto contexto social y por tanto, no son cuestionadas.

Los conceptos expuestos forman la base del sistema conceptual que desarrolló Bourdieu y que él mismo aplicó para criticar la sociedad y despertarla en el camino hacia la justicia social. Desarrollaremos más adelante esa activación de la sociedad y en concreto la noción de capital, aplicándola a nuestro objeto de estudio, por parecernos de interés para el desarrollo de la conciencia social de la profesión y del propio traductor.

Tras exponer estos conceptos clave de la teoría de la *economía de la práctica* de Pierre Bourdieu, pretendemos también ofrecer algunas pinceladas de los estudios que se han realizado en Traductología que toman como base la sociología bourdiana. El punto de inicio de nuestra revisión sobre la aplicación de los postulados de Bourdieu en Traductología ha sido el monográfico coordinado por Moira Inghilleri en 2005, puesto que ofrece un panorama completo e integrador de perspectivas. Con todo, nos remitiremos ocasionalmente a otras obras. En este monográfico de *The Translator*, Inghilleri (2005a) coordina las aportaciones de diversos autores que exponen su objeto de estudio, analizado desde la perspectiva de las teorías del sociólogo francés Pierre Bourdieu.

En los últimos años se ha producido una revisión de los estudios descriptivos y la teoría del polisistema (Buzelin, 2005: 202-205), limitada en algunos aspectos, como critica Hermans (1999), puesto que no tiene en cuenta a los individuos objeto de estudio. La Sociología de Bourdieu se ha utilizado como una forma de evitar la impersonalización del objeto. Algunos de los ejemplos de la aplicación de sus teorías en investigación serían los siguientes: Gouanvic (2005), integrando el agente en los Estudios de Traducción; Simeoni (1998), en la revisión de la teoría de Toury (1980, 1995), incluyendo el concepto de *habitus*, es decir, las normas translacionales están interiorizadas por los traductores a través de su historia personal, su formación y experiencia en un campo concreto, pero no “ahí fuera”; en esto coincide Inghilleri (2003, 2005), con sus teorías sobre la interpretación en las entrevistas de asilo político, lo cual es positivo para Buzelin, porque, vista así, la traducción es un lugar en el que conviven diferentes *habitus* que interactúan y por ello las normas pueden ser contestadas. Inghilleri compartiría ideas con los estudios postcoloniales y culturales que la ven como un área de conflicto. Las teorías de Inghilleri con la *emancipación de los traductores*, que comparte con Berman (1984) y Meschonnic (2007) en Francia, inflan el propio ego del traductor antes que dar importancia al propio gusto por el texto. En la misma línea, Lambert (1995) hace hincapié en la teoría del polisistema, como idea de que la traducción se basa en un conjunto de relaciones y que el objetivo de la teoría de la traducción es analizar los principios que subyacen a las mismas. Heilbron y Sapiro (2002) hablan de oposición entre estudios hermenéuticos y sociológicos (los primeros se centrarían en el texto y la transferencia de significado que se

produce en el proceso traductor y los segundos en los agentes que intervienen en la traducción como proceso social). Estas dicotomías, por el contrario, están siendo puestas en duda por algunos nuevos investigadores, por ejemplo, Cronin (2000, 2003), al hablar de las herramientas de traducción (nuevas tecnologías, memorias... procesos repartidos en diferentes manos) cuando dice que hay que observar la práctica traductora porque hay pocos datos empíricos que refrenden las teorías.

El reciente auge del enfoque sociológico en los Estudios de Traducción ha hecho que los investigadores dirijan su mirada hacia autores como Bourdieu por su capacidad para dotar de sentido la realidad social en la que se desarrolla el proceso traductor (con la expresión clave “Bourdieu” la base de datos BITRA arroja 153 resultados). A pesar de que, según Meylaerts (2005), no deja de ser curioso que no haya ni un libro del sociólogo dedicado a la traducción (aunque sí se refiere a ella en sus artículos de 1989 y 1999), veremos cómo sus conceptos pueden ser de suma utilidad para entender el escenario en el que se produce la traducción y la importancia de los agentes que intervienen en la misma.

Una de las aportaciones en Traductología sobre la que nos gustaría incidir es la de la propia Moira Inghilleri (2005b). Nos detendremos algo más en esta parte, puesto que en ella se desarrollan la mayoría de conceptos teóricos de Bourdieu. Inghilleri toma como punto de partida al autor para presentar una visión de la traducción y la interpretación como acto social, cultural y político conectado intrínsecamente con las relaciones de poder y analiza la relación entre su pensamiento y la práctica de la Etnografía.

La Etnografía, que es una metodología de creciente aceptación en nuestro campo, en especial en investigaciones sobre interpretación, es un método de investigación en Sociología, asociado a la Antropología social que se caracteriza por la abstracción o impersonalización. Se trata de una perspectiva alejada del objeto de estudio: los etnógrafos no conocen la lengua de la comunidad que estudian, por ejemplo, sólo describen, observan, pero no interrogan a sus informantes. Será muy importante al respecto la aportación de Clifford Geertz (1960, 1973), que ofrece una visión semiótica: el signo cultural antes que la experiencia vivida. La sociedad no es sólo un conjunto de individuos sino también un ensamblaje de estructuras con sentido que se encuentran estratificadas de forma jerárquica. A diferencia de los etnógrafos anteriores, Geertz, da un paso más allá al hablar de *estructura social*. Otras visiones posteriores, que critican la autoridad y la autenticidad del texto etnográfico serán más decisivas según Inghilleri (2005b: 132). Hablamos de aquellas que se centran en temas como autoridad del autor, grado de especialización en la competencia del antropólogo y noción de sujeto autónomo y que se entroncan con las líneas del postestructuralismo, el

postcolonialismo y el feminismo, con influencias de Bajtín (1993), Derrida (1967) y Foucault (1988). El texto etnográfico ya no se concibe como representación de una realidad social, sino como algo “impugnable”. El campo en que se desarrolla está sujeto a relaciones de poder y el etnógrafo juega un papel en su reproducción-transformación.

En cuanto a las similitudes y las diferencias con otras corrientes, Inghilleri opone el pensamiento de Bourdieu al de otros dos autores: de un lado, Latour y la teoría del *Actor-Network* (ANT) (1979, 1986), de otro, Niklas Luhmann (1985) y la teoría de los sistemas. Latour viene de la Etnometodología, que es la rama de la Sociología que definiría el modo en que los agentes sociales se organizan y aplican la racionalidad de sus actividades en el día a día, recogiendo las experiencias de los actores sociales. Coincidiría con Bourdieu en que creen que la Sociología debe proveer a los actores sociales de una plataforma con la que hacerse oír. En detrimento de la teoría del *Actor-Network* debemos decir que la observación científica no se puede reducir al punto de vista de los actores, tendría que ir más allá, a entender el porqué de ese punto de vista que viene dado por el *habitus*. En cuanto a la *teoría de los sistemas* de Luhmann, para este autor, la sociedad está organizada en torno a un principio de diferenciación funcional, un conjunto de sistemas cerrados, sin integración e influencia de los individuos que la componen. La idea de los sistemas comunicativos es similar a la de Bourdieu. Cada sistema comunicativo tiene su propia organización interna y emite una información que da ciertas pautas al receptor del mensaje que están por encima del sentido. Sin embargo, Bourdieu critica su modelo porque para él las diferencias internas del campo están en continuo conflicto, en lo cual radica su dinamismo. Existen relaciones de fuerza que se esfuerzan por transformar el campo. Tanto Latour como Luhmann mantienen que los sociólogos sólo pueden llevar a cabo descripciones de cómo es o debería ser mejor la sociedad pero no sus actores, con lo que se apartarían del “intervencionismo” bourdiano.

A modo de conclusión del artículo de Inghilleri, la autora plantea las futuras direcciones que, a su parecer, debe seguir la investigación:

- Llevar a cabo estudios descriptivos más conscientes de la importancia de los agentes sociales, es decir, que traductores e intérpretes sean más visibles a través de una investigación más empírica sobre el trabajo que realizan, lo que pretendemos iniciar en nuestro campo a través de esta investigación.
- Los actos de habla, según Bourdieu, no dependerían del lenguaje en sí mismo, sino de las condiciones institucionales que reproducen determinado tipo de *discurso autorizado*. Por tanto, hay que observar el acto de habla como factor de

transformación social. Este punto podría ser relevante en cuanto a qué se considera discurso autorizado y quién lo decide en nuestro campo e incluso ver cómo ciertas instituciones como el Instituto de Aseguradores de Londres puede crear cláusulas tipo en los contratos de seguro, por ejemplo y cuál es el tipo de capital que ostenta para ello.

- Los actos de traducción se deben entender enmarcados en los campos en que se dan y conocer las prácticas sociales que los constituyen, de ahí la responsabilidad y el papel social que tiene el traductor, junto con los paradigmas sociales en los que se desarrolla la traducción.

Otra de las autoras que basa sus estudios en la oposición entre escuelas de pensamiento, Bourdieu y Latour también en su caso, es Hélène Buzelin (2005). Al igual que Inghilleri (2005b), la autora confronta ambas teorías, pero Buzelin trata de demostrar que ambas no son excluyentes, sino que las teorías de Latour pueden ser útiles para los Estudios de Traducción y complementar las de Bourdieu. Para ello, basa su investigación en las políticas editoriales, los derechos de autor y los proyectos de traducción seguidos hasta obtener el producto final en varias editoriales.

Para Latour, las explicaciones a los procesos ya no se encuentran en la estructura o macronivel (campo) sino en la red misma. Latour intenta averiguar cómo se origina la demanda de un producto específico y ese mismo producto simultáneamente. El autor trata de ver la forma en que se conecta y se transforma la estructura, para comprender la naturaleza de los elementos que circulan en ella, mediante la visión etnográfica. Según Buzelin, en este primer punto, vemos que Latour y Bourdieu comparten la observación participativa *in situ*, de hecho, la primera obra de Latour, *Laboratory Life* (1979, 1986), describe el día a día de un laboratorio, el desorden que rodea la producción de la ciencia, así como los errores y controversias que se van originando. Buzelin apunta, además, que ambos observan los hechos científicos como construcciones colectivas que engloban a múltiples mediadores y que contemplan que estos mediadores actúan de forma competitiva. Las diferencias las encontraríamos, por el contrario, de un lado, en que conciben el entramado social en diverso sentido, de otro, en que observan la idea de *materialismo* también con distinto matiz y por último, en que conciben de distinto modo el método etnográfico. Así pues, si tomamos el ejemplo de Latour, pero desde el enfoque de Bourdieu, las prácticas de los actores que participan en un laboratorio están constreñidas por la posición de dicho laboratorio en el campo científico, aunque la toma de decisiones es parcialmente inconsciente, también es predecible a diferencia de la impredecibilidad o creatividad que ofrece la teoría de Latour. Los

datos extraídos de ese laboratorio sólo serían analizables como parte de un ámbito mayor en el que se engloban. Bourdieu critica la forma de pensamiento de Latour por la importancia que da a la noción de *agencia* y porque deja a los científicos como actores que sólo actúan en su propio interés.

Buzelin explica que los estudios traductológicos han tenido poco en cuenta la ANT, pero pasa a plantearnos cómo consideraría ésta la traducción: una práctica de carácter transformativo y creativo, forma de mestizaje o criollización, cuyo producto final es un híbrido. Lo positivo de las teorías de Latour lo aprecia en los siguientes puntos:

- Clarifica el término red, utilizado en la literatura de los Estudios de Traducción, cuando se habla de los aspectos sociológicos y tecnológicos de la misma.
- Nos recuerda que se sabe poco de cómo se dan lugar los procesos de traducción, que hay pocos datos empíricos en el proceso.

La ANT no tiene en demasiada consideración las normas, ya que los comportamientos son impredecibles, pero a la autora le parece útil como forma de saber si los traductores en la práctica cumplen o ponen en tela de juicio las normas (traducción como lugar de conflicto).

La teoría de Latour se apartaría del modelo funcionalista al justificar que el éxito o fracaso de determinado producto se basa en la red⁴, por ello Buzelin destaca que tiene un papel relevante el agente literario que actúa como mediador (a través de derechos de autor, territorio de distribución, duración del contrato...). La autora lo ejemplifica con la traducción al francés según sea para distribución en territorio francés o *quebécois*. Tanto el enfoque de Bourdieu, como el de Latour, tienen potencial para evitar el determinismo implícito en la teoría del polisistema. Ambos se enriquecen de su confrontación-complementación, el primero se centraría en las redes de traducción, no visibles en esta teoría y el segundo en los factores institucionales que informan el proceso traductor.

En definitiva, para Buzelin se ha exagerado la oposición Bourdieu *versus* Latour, puesto que parten de principios similares. La *Actor-Network* es un paso más en la teoría porque es un modelo de investigación más orientado al proceso (recoge datos de todos los que median en él, las estrategias de negociación...), concibe la traducción como territorio de conflicto y contempla al traductor como agente (*agencia versus* concepción individualista), a la vez que ofrece una nueva visión del proyecto de traducción (híbrido, colectivo, que funciona como

⁴ Porque explicaría los esfuerzos, luchas y alianzas por las que hay que atravesar para introducir cierta cultura.

red). En los resultados que presentaremos en el proceso de consulta realizado con motivo de este trabajo, veremos si podemos entender el proyecto de traducción en nuestro campo sin desarrollarlo dentro del proceso del transporte y en el entramado de agentes que participan en dicho proceso, de forma que el traductor pueda ser considerado en algunos casos un agente más que interviene como mediador y llegue a proponer mejoras a través de nuevas propuestas de traducción e incluso a provocar ciertos cambios que eviten errores provocados por prácticas institucionalizadas por tradición, rutina o decisión arbitraria de las personas u organismos que hacen los encargos.

Otro autor que se sirve de los conceptos de Bourdieu para su campo de estudio es Jan Blommaert (2005), que parte de los procesos de solicitud de asilo político, para lo cual, toma como ejemplo el caso de un refugiado de Angola ante las autoridades belgas. Así pues, Blommaert parte del supuesto de una carta inicial de solicitud de asilo, que pasa por un primer estadio con la entrevista llevada a cabo por la Oficina de Inmigración. Denegada en primera instancia, la solicitud pasa a un Alto Comisariado de Refugiados, que realiza una segunda entrevista en mayor profundidad. Si la solicitud tampoco prospera hay una posible apelación en un tribunal superior. Para hablar de este proceso, entendemos que Blommaert considera que dichas cartas son el reflejo textual (*entextualization*) de una parte de la “historia del solicitante”. El autor en concreto utiliza el término *trayectorias del texto*, las cuales están sujetas a una serie de factores en su desarrollo: intervención de diferentes actores, multilingüismo y denegación como norma que se reproduce en dichas solicitudes, basándose en la “calidad” de la narración de quien solicita asilo. El aspecto que nos parece más relevante de las teorías de Blommaert, en lo referente a nuestro trabajo, es la descripción de la traducción como proceso y el hecho de hacer hincapié en su historicidad o trayectoria: mediante diferentes documentos, en nuestro campo podemos definir la trayectoria que sigue una mercancía desde el proceso de venta, por ejemplo, hasta su entrega final en un cliente. La parte menos aplicable de este análisis radica, en cambio, en su carácter oral, ya que, en el campo que nos ocupa, hablamos mayoritariamente de textos escritos, no de manifestaciones orales que se redactan.

Vemos que hay una serie de patrones que se repiten en las trayectorias de los textos de los solicitantes, de un determinado modelo de narrativa al que implícitamente conducen los parámetros de la entrevista, es decir, las trayectorias del texto están reguladas por cierto régimen discursivo de las autoridades. Según Blommaert debemos buscar patrones que revelen determinados rasgos del régimen discursivo (un argumento epistemológico de nuestra investigación), pero no reduciendo el problema del análisis del discurso a la simple falta de

entendimiento entre las partes, sino fijándonos en patrones mayores de preestructuración (argumento etnográfico), lo que significa tener en cuenta que existen normas institucionales que se convierten en normas rutinarias y a su vez organizan el comportamiento, la experiencia y las prácticas sociales (lo que nos remite directamente a la ontología de Bourdieu). El *habitus institucional* se pone, pues, de manifiesto en las prácticas conversacionales rutinarias.

Las teorías de M. Carmen África Vidal Claramonte (2005) nos aportan también una visión desde lo jurídico y desarrollan también la idea de los textos legales como manifestaciones de la autoridad que tienen por objeto ser creídos y obedecidos, lo que explica a través de los conceptos de *habitus* y capital de Bourdieu. Concibe la traducción como una re-presentación ante otros de una realidad que pueden no compartir. Las representaciones están dotadas de significado, puesto que están respaldadas por conceptos teóricos, culturales, ideológicos a través de los cuales entendemos el mundo. La realidad no puede existir fuera de estas representaciones, que determinan la manera en que una determinada sociedad construye un significado. La aceptación de ese significado implica la aceptación del poder que lo ha generado. El peligro de estas representaciones es que se asume su validez y universalidad (*impérialisme de l'universel*, en términos bourdieusianos). Para Vidal Claramonte no existe una realidad sino múltiples representaciones de la realidad que la forman o deforman.

"The new model understands that identities are tied to representations of cultures and that the discursive codes we use are only historically constructed arbitrary orders, which are fixed and unchangeable in appearance but are biased by concrete ideologies. Through these orders we understand the world, because reality does not exist beyond representation." (Vidal Claramonte, 2013: 188)

Vidal Claramonte incide también en que ha habido cambios en las teorías de la traducción a partir de la segunda mitad del siglo XX, provocados a su vez por cambios sociológicos que dan cabida a nuevos conceptos y a las minorías anteriormente soslayadas (por ejemplo, jurisprudencia feminista). La traducción no es una mera representación del original sino una actividad que supone manipulación y reescritura, como compromiso político y como forma de producción de textos heteroglósicos en los que se oye, entre otras, la voz del traductor. Determinado uso de la lengua implica la asunción de un determinado sistema de valores (Hatim y Mason, 1997). Para Bourdieu, el lenguaje no sólo es un instrumento de comunicación sino de poder y acción. La traducción jurídica debe tomar, pues, en consideración que los textos no son neutrales sino que están determinados por el capital simbólico del hablante, el escritor, o el receptor del texto y por las concepciones que tienen asumidas por su participación en el campo, esto es, la *doxa* dominante.

Según Bourdieu el lenguaje jurídico siempre manifiesta un punto de vista (lo que la gente debe o no debe hacer) de una institución, que se considera como legítimo, que es reconocido por todos al menos dentro de los límites de determinada sociedad, por tanto el discurso oficial tiene el poder de reproducir representaciones reconocidas por la colectividad, así se confiere al *habitus* un grado de institucionalización que lo muestra como realidad objetiva y no como re-presentación y que funciona como una forma de control social. En consecuencia, el traductor debe entender que el lenguaje utilizado es una forma institucionalizada que quiere ser obedecida porque sus hablantes están dotados de autoridad y porque el lenguaje que utilizan es la autoridad. Estas teorías pueden hacer que nos planteemos en nuestro caso si el lenguaje en los documentos de transporte marítimo también es un reflejo de lo que ciertas instituciones han dado como “válido” y por tanto está legitimado en el campo. Habría que ver en qué casos, los agentes que emiten dichos documentos en nuestro campo están revestidos o no de autoridad, y en qué supuestos.

Para finalizar, Reine Meylaerts (2005) trata también de explicarnos la importancia que Bourdieu ha tenido en los estudios sociológicos de la traducción y cómo sus conceptos nos ayudan a aproximarnos a la realidad social en la que se desarrolla el proceso traductor. Meylaerts parte de la intervención del autor en la Conferencia en Friburgo francés-alemán de 1989, en la que se trató de estrechar las relaciones culturales entre ambos países. Aunque Bourdieu en aquel momento fue más allá de este objetivo, puesto que propuso una ciencia de las relaciones internacionales en el campo de la cultura. Esta es la primera vez que el autor se centra en las relaciones interculturales, ya que sus estudios sobre la sociedad argelí quedaron eclipsados por sus estudios intranacionales, por el tipo de trabajo sociológico que llevó a cabo. Bourdieu mantiene que los intercambios internacionales están sometidos a una serie de factores culturales que provocan malentendidos ya que, los textos circulan sin su contexto original, sin su campo de producción y los receptores interpretan dichos textos en el entorno de otro campo, el de recepción. Así pues, tanto el campo de creación como el de recepción determinan el sentido y la función del texto lo cual no deja de ser innovador en los 90.

La transferencia de un campo nacional a otro opera, según Bourdieu, a través de tres operaciones: *selección*, *clasificación* y *lectura*. Al hablar de la selección y la clasificación, el autor menciona la traducción por única vez en esta conferencia al decir que los materiales traducidos forman parte de un proceso de selección: qué trabajos se traducen, quién los traduce y publica, qué intereses hay implícitos. De hecho, la publicación *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* fundada por Bourdieu será la primera en considerar después de su muerte la traducción literaria como objeto de cuestionamiento sociológico. Entre los motivos de

selección de los operadores sociales implicados en el proceso de intercambio o transferencia cultural destaca: los motivos estéticos, las preferencias, los gustos; servir políticamente a una posición dominada o amenazada; lo que denomina sociedades de admiración mutua que tratan de reforzar con su colaboración la posición dominante en el campo. Los autores extranjeros pueden ser introducidos en el campo como forma de servir los intereses dominantes de los agentes en el campo de recepción del texto.

Entre lo que denomina efectos estructurales destaca el hecho de que pueden producirse en el acto de lectura, la aplicación de las categorías nacionales de apreciación y percepción pueden conducir a establecer diferencias entre productos similares o falsos parecidos entre productos distintos. Apreciamos pues que Bourdieu reduce la interpretación en contexto a un tema de relaciones internacionales, no a un problema dentro del campo nacional, en el que se supone existe uniformidad en la interpretación. Así el autor propone crear un diálogo racional internacional levantando la conciencia de la lógica de los campos nacionales culturales, es decir, cuanto mayor es la ignorancia sobre el contexto de origen más fácil es hacer una deformación de lo que recibimos. Para ello aboga por la circulación de un conocimiento científico de los campos culturales nacionales de producción y pensamiento, que huya de los clichés. Según interpreta Meylaerts, buscaría los fundamentos históricos que han llevado a ese pensamiento y a través de qué red de actores sociales. Analizaría las relaciones de poder que han hecho que históricamente se tome una u otra decisión y haría un paralelismo de la Historia Social comparativa de las ciencias sociales que demostraría que el pensamiento se ha formado de forma arbitraria, contingente y contextual.

Meylaerts argumenta que este artículo tuvo una difusión internacional limitada a diferencia de otros de sus trabajos traducidos a múltiples idiomas, ya que durante mucho tiempo la teoría de campo no priorizó las relaciones interculturales. La idea de Bourdieu de hecho no es hablar de cómo circula el pensamiento entre fronteras sino de cómo se entiende y preserva su significado. Bourdieu insiste en el diálogo racional internacional que creará las condiciones para un mejor entendimiento. En resumen, su programa científico busca ver cómo el significado se mantiene al cruzar fronteras, lo que interpretamos como que una vez se ha entendido el mecanismo de producción del pensamiento a nivel nacional, éste puede circular entre países sin verse afectado.

Del análisis de esta autora, nos resulta aplicable a nuestro trabajo el hecho de que destaque el avance que supuso la aportación de Bourdieu en los 90 al abordar las relaciones interculturales, que están en la base de nuestro estudio de campo. También, el hecho de que los factores culturales determinan los intercambios internacionales y pueden conducir a error,

puesto que el texto circula fuera de su ámbito de creación y son recibidos en un contexto distinto, el de recepción. Además, nos parece fundamental resaltar el hecho de que la interpretación en contexto se debe a un tema de relaciones internacionales, lo cual es determinante en un campo como el nuestro, en el que el funcionamiento y la interpretación de los documentos se ven sometidos no sólo a la lógica de los ordenamientos internos de cada país, sino también a una serie de regulaciones internacionales que se deben integrar en dichos ordenamientos.

Para terminar con este apartado y a partir del análisis de estos autores, en nuestro trabajo partiremos de una perspectiva en que tanto la traducción como la interpretación son un acto social, cultural y político conectado con las relaciones de poder. El traductor-intérprete posee, pues, un rol social, como agente que opera en una red de actividad. Todo ello, según Bourdieu, debido al hecho de que la sociedad se organiza en esquemas que vienen dados por las relaciones de poder y por la distribución del conocimiento entre los agentes que en ella operan. Entendemos, pues, que los estudios descriptivos deberían ser más conscientes de la importancia de los agentes sociales, es decir, que traductores e intérpretes deben cobrar mayor visibilidad en las investigaciones empíricas sobre el trabajo que realizan.

Los actos de habla no dependen del lenguaje en sí mismo, sino de las condiciones institucionales que reproducen determinado tipo de discurso autorizado que, a través de las prácticas sociales, se acaba instaurando y reconociendo como legítimo, de ahí la responsabilidad y el papel social del traductor en su perpetuación o transformación. Los traductores deben comprometerse en un constante debate sobre el porqué de los significados heredados que se forman a través de distintos tipos de *habitus* y capital, para recuperar el discurso, y cobrar conciencia de los diferentes valores en juego en todo intercambio, es decir, estar capacitados para cuestionar la universalidad de las normas. En las teorías de Bourdieu, Sociología e Historia van siempre asociadas. La propuesta de este trabajo retoma esa idea de que la investigación debería buscar los fundamentos históricos que han llevado a determinada forma de pensamiento y a través de qué red de actores sociales, analizando las relaciones de poder que han hecho que históricamente se tome una u otra dirección.

Sin embargo, la práctica social no es la respuesta a único estímulo unidireccional, sino que presenta causalidad múltiple, de un lado, la sociedad, la política, la cultura y de otro, la propia trayectoria particular de los agentes mismos, sin olvidar que los traductores, en el caso que analizamos, han estado condicionados en cada momento histórico por la *doxa* y la posición que, como consecuencia, les ha correspondido adoptar como agentes en un campo determinado, campo condicionado por los tipos de capital económico y simbólico en que se

estructura. La traducción no es una mera representación del original sino una actividad que supone, voluntaria o involuntariamente, manipulación y reescritura. Desde la *doxa*, desde el *habitus* o desde la resistencia como compromiso político, la producción de textos da voz a la ideología, pero ¿en qué grado el traductor hace oír su voz?, ¿de dónde nace la voz del traductor en el texto?, ¿desde qué posición en el campo ha adquirido el poder de traducir el Derecho, si es que lo ha adquirido?, ¿es o debe ser el traductor representante de la ortodoxia o de la heterodoxia?, ¿qué consecuencias tiene su voz o falta de ella en el campo?

En este apartado nos centraremos en los estudios de Esther Monzó (2006, 2009, 2011), según los cuales, la Sociología de las profesiones parte del análisis de la pregunta de por qué ciertas actividades gozan de mayor prestigio en la sociedad. La autora se plantea qué es lo que permite a los profesionales vivir de la dedicación a una sola actividad sin necesidad de otras actividades paralelas, para lo cual deduce que sería importante que el número de encargos de los que se puede ocupar en una jornada laboral socialmente aceptada sea suficiente para conseguir esa remuneración necesaria. Para ello, analiza aspectos como el acaparamiento de encargos o la aplicación comercial de técnicas y saberes propios, todo ello compartido por grupo de profesionales dedicados a la misma actividad. De lo anterior se desprende un deber colectivo transmitido a la sociedad y, en consecuencia, la obediencia a las reglas del juego que permiten el triunfo del grupo profesional. Así pues, para Monzó el concepto profesión haría referencia a aquella comunidad que ejerce y detenta en exclusiva la aplicación mercantil de un conjunto organizado de conocimientos en un contexto social determinado (Monzó, 2006: 3).

Los miembros del grupo deben organizarse y conseguir que la sociedad vea en ellos ciertos valores que necesita, lo cual les permita obtener de la misma cierto poder delegado que les otorgue el derecho de determinar quién puede ejercer la profesión, en qué circunstancias, qué ocurre si incumple ciertas condiciones, etc., en definitiva, una autorregulación. En cuanto a los valores que se deben apreciar en el grupo, Monzó apunta los de *racionalidad*, *eficiencia* y *cientifismo*. La fuerza unida de los agentes en forma de asociacionismo, hace que éstos puedan influir en la sociedad y realizar acciones en nombre del colectivo que les reporten beneficios sociales.

“El capital cultural que comporta el conocimiento que gestionan y que constituye su moneda de cambio se ve reforzado por un reconocimiento que aporta capital social, la fuerza de las relaciones sociales y de las obligaciones que se establecen entre los agentes. A su vez, este capital social puede utilizarse para obtener beneficios del Estado, de otros sectores profesionales o de los propios conciudadanos, lo cual puede conllevar el incremento de ese capital social y del capital económico que perciben por la prestación de sus servicios.” (Monzó, 2006: 3-4)

El enfoque anterior de Monzó nos será de utilidad en nuestro trabajo en los siguientes puntos:

- De un lado, para discernir, en cuanto a la traducción de documentos de transporte marítimo, si se da en el campo un número de encargos lo suficientemente significativo como para considerar que puede existir una especialidad de traducción dentro de la traducción jurídica y, por extensión, traductores especializados en documentos de transporte marítimo.
- De otro, si existen otros agentes en el campo que, ostentando conocimientos lingüísticos, pueden acaparar las funciones de los propios traductores: los propios consignatarios, los transitarios, o los mismos abogados en casos de reclamación, por citar algunos ejemplos, puesto que, de entrada, poseen los conocimientos, es decir, controlan el capital cultural del campo.
- Finalmente, nos ayudará a explicar ciertos casos de colectivos profesionales específicos de nuestro campo que se agrupan para hacer prevalecer sus derechos y cuáles son las consecuencias de esta unión a efectos sociales.

El tipo de conocimiento que gestiona el grupo ha sido la clave de la profesionalización para las ocupaciones, según gran número de estudiosos. Las primeras incursiones en Sociología sobre las profesiones datan de principios del siglo XX desde una concepción funcionalista de la sociedad (Carr-Saunders y Wilson, 1933). Sus contribuciones principales se enmarcan, según Monzó, en las siguientes líneas de pensamiento:

- Las profesiones como entidades estáticas. El foco de estudio estaría en los hechos, en lo que se considera realidad.
- La sociedad como ente dinámico. Los individuos cuentan con diferentes opciones, entre las que eligen según sus propios intereses, y sus decisiones sucesivas son las que configuran su estado final. El foco de estudio pasa en este caso del qué al cómo.
- Visión sistémica. La observación de las relaciones que no se conciben como progresión sino como una inestabilidad inherente a la existencia misma del sistema. El foco de estudio se centra ahora en lo potencial.

Estas visiones implican objetos de estudio y metodologías propias:

- La primera se centra en la descripción de las profesiones como estados, en aislar y enumerar características (*funcionalismo, estructuralismo*).
- La segunda se preocupa por las acciones que han provocado tales estados, por interrogar procesos y estados cambiantes. Estaría vinculada con la crítica de la

configuración social y con el ejercicio del poder (luchas de clases, motivos de progresión individual).

- La tercera observa con tolerancia la inestabilidad con la que conviven las profesiones en la sociedad, aunque, en opinión de Monzó, no se trata de una línea de pensamiento compacta.

Entremos en cierto detalle en cada una de ellas.

La primera estaría encabezada por Émile Durkheim (1893) y su metáfora orgánica de la sociedad. Los grupos de la sociedad son como órganos del cuerpo, cada uno con una función para satisfacer una de las necesidades del todo, es decir, el funcionalismo ve las profesiones como una necesidad social. El profesional es un servidor vocacional, preserva los valores éticos de la comunidad y la sociedad. Contribuciones importantes en esta corriente sobre Sociología de las profesiones son las de Carr-Saunders & Wilson (1933), Marshall (1965) y Parsons (1954). Así,

“Las profesiones serían medios de control del conocimiento que no pueden gestionar adecuadamente los ciudadanos ajenos al grupo y las estructuras en las que se agruparían los profesionales serían garantías de la adecuada administración de ese conocimiento experto.” (Monzó, 2006: 7)

En esta corriente de estudios, el objeto de la investigación son las características que distinguen a las profesiones tomando como base criterios clásicos y, sobre todo, el modo de interacción entre los profesionales de un grupo. De este modo, estos investigadores muestran interés por las garantías sociales articuladas en torno a los conocimientos, los valores, las estructuras. La formación profunda de los agentes otorga reconocimiento social y garantía moral por la vocación de servicio de los profesionales, asociacionismo (relaciones colegiales, grupo como comunidad de iguales) y poderes de representación. Por tanto, estos colectivos se autorregulan como forma de defensa ante presiones externas e intereses no grupales, para lo que se crean estructuras propias, por las que se marcan, por ejemplo, las vías de acceso a la práctica.

En el componente institucional es en el que se centra el estructuralismo. Los estructuralistas conciben la profesión como institución: su surgimiento es una sucesión de formas organizativas que conducen ordenadamente a su consolidación. Objeto de estudio son aquellos obstáculos que impiden la evolución como grupo autónomo (burocracia, división del trabajo, sometimiento a otros grupos). Exponentes de estas teorías serían Millerson (1964), Willensky (1967) o Caplow (1977).

En cuanto a la segunda teoría, como comentábamos, pasamos del hecho dado a lo que se crea: a las acciones de los individuos que se encaminan a obtener poder social a través de un proyecto de profesionalización. Esta visión estratégica llega a su punto culminante con los proyectos de movilidad social a través de los cuales se intenta monopolizar un sector de servicios (Larson, 1977) y atraer beneficios sociales como forma de extorsión social. Erigirse como élite, hacerse con recursos que no posea el resto, luchar por el poder. Son los profesionales quienes construyen una necesidad en la sociedad y esta accede a sus pretensiones y considera profesión a quienes la satisfacen, según Monzó. En consecuencia, la legitimación de la solución ofrecida se concreta como objeto de estudio. La profesión llega a serlo cuando consigue autoridad cultural.

Por último, los estudios pertenecientes a la tercera tendencia parten de las profesiones como grupos de elementos con suficientes semejanzas entre sí y disimilitudes con otros grupos para considerarse de modo conjunto, aunque eso no impide tratar de modo individual a sus componentes y las posiciones que cada uno de éstos detenta en el grupo. Exponente de esta corriente es Abbot⁵ (1988).

“Por otro lado, la dedicación de algunos miembros del colectivo a la denominada élite de conocimiento permite desarrollar el sistema conceptual que sustenta el grupo y, con ello, definir el conocimiento abstracto que le permite enfrentarse a otros en régimen de competencia en la oferta de servicios. En esta competencia, el propósito de los grupos profesionales es establecer una jurisdicción propia, esto es el control legitimizado sobre una parcela en la que poder desarrollar sus actividades de forma cómoda. La profesión persigue la exclusividad para el ejercicio y la innovación en un campo determinado, esto es, para la generación y aplicación del conocimiento que pueda dar solución a determinados problemas de la sociedad.” (Monzó, 2006: 11)

Existe una lucha constante en el mercado social por detentar la jurisdicción sobre determinado sector y, para ello, los grupos invierten sus distintos tipos de capital. Esta visión se centra en la idea de la competencia y los conflictos interprofesionales, así como en los cambios que pueden darse en el panorama social en el sistema de las profesiones.

Como conclusión, la autora plantea algunas cuestiones para el estudio:

⁵ Aquí se englobarían los estudios que se basan en Bourdieu.

- Los conflictos interprofesionales, el desplazamiento de un grupo por otro, es decir, cómo éste último hace prevalecer su visión y la legitimación de la forma en que determinado colectivo soluciona una tarea. Esto nos conduce a la base cognitiva de diagnóstico, inferencia y tratamiento y junto con ella a la importancia del lenguaje profesional. Los conocimientos intelectuales deben actualizarse constantemente (investigación) y la comunidad de profesionales tiene, pues, que adaptarse a los cambios sociales.

- Las fuerzas desiguales mercado-Estado sobre agentes y comunidad.

- La organización profesional, que, en caso de los traductores, mostraría una socialización deficiente e una identidad común poco definida que llevan a la precariedad en el asociacionismo.

Del análisis de Monzó extraemos las siguientes conclusiones que nos sirven de aplicación posterior a nuestro objeto de estudio:

- La relevancia del asociacionismo, más allá de la figura del propio traductor, que veremos qué proyección tiene en nuestro campo en figuras como conferencias de flete y Clubes de Protección e Indemnización y qué objetivo buscan estos agentes mediante el asociacionismo. En términos de acumulación de capital social, de un lado, si se apropian de una parte del campo en la que pueden ejercer su control sobre los miembros, estableciendo las rutas de circulación o regulaciones favorables, por ejemplo, y de otro, la acumulación de capital económico a la hora de controlar ciertos recursos, como la fijación de las tarifas aplicables. Veremos si todo ello tiene consecuencias en lo referente a visibilidad en el campo o los sitúa en mejores condiciones para enfrentarse a la competencia.
- En lo referente al traductor, la necesidad de organización para hacerse también visible frente a otras figuras que circulan en el campo, lo que sería de interés en el caso de los abogados, que deben observar al traductor como una figura a la que deben acudir cuando tengan que recurrir a la traducción de documentos. En el panorama actual, estos abogados especializados, junto con el resto de agentes del campo, son los que ostentan, como veremos, el capital cultural, esto es, los conocimientos necesarios para manejarse en el campo, sin necesidad de recurrir a otros agentes. Es decir, el lenguaje profesional no está en manos del traductor, ya que son otros agentes quienes detentan el poder de redacción de los documentos, por ejemplo, y monopolizan esta parte del campo.

Son precisamente estos puntos a los que queremos aproximarnos en nuestro trabajo, para lo que, como apuntamos en la introducción, utilizaremos la ontología de Bourdieu descrita en el apartado previo.

Existe una convergencia entre Sociología del lenguaje, Sociolingüística y planificación lingüística y los Estudios de Traducción, como ponen de manifiesto aportaciones como la de Díaz Fouces y Monzó (2010). Díaz Fouces (2001) nos ofrece una introducción a otras visiones dentro de la SAT que han dado lugar a varios estudios de mayor o menor repercusión en nuestra área. En consonancia con sus propios intereses investigadores, el autor dedica especial atención a los estudios sociolingüísticos, que se ocuparían de la lengua como institución social. Quizás una de las mayores aportaciones en investigación a la relación entre Sociolingüística y traducción ha sido el trabajo de Eugene Nida (1986, 1993) y, en concreto, su concepto de *equivalencia dinámica*: la necesidad de ajustar el texto de llegada a las características del marco sociocultural que lo acoge. La concepción que este concepto transmite de lo que es en sí misma la traducción constituyó una visión revolucionaria en la traducción de textos bíblicos en particular, al legitimar la alteración formal del mensaje divino para garantizar su contenido. Existen otras perspectivas, como la de Woodsworth (1996), que hablan del papel de la traducción como mecanismo para afianzar las comunidades de lenguas subordinadas, como el escocés o el retrorrománico. Para esta autora, las traducciones del inglés al escocés, aunque parezcan carentes de sentido económico o incluso social, están dotadas de un alto valor simbólico. Es decir *“només acceptem d’incloure en la categoria de llengües aquelles varietats lingüístiques de les quals es tradueix –i a les quals es tradueix–d’una manera regular”* (Díaz Fouces, 2001: 72), por tanto, la mediación lingüística es una de las fronteras simbólicas más eficientes entre los distintos grupos humanos.

En la misma línea, nos parece relevante mencionar aquí a los estudios de Robert Neal Baxter (2006). Según Baxter, la traducción no es una mera actividad lingüística sino que implica elementos pragmáticos que hacen que debamos concebir al traductor como agente sociolingüístico. Baxter se centra en la importancia que la traducción tiene en la dinámica entre lenguas dominantes y dominadas, ya que se puede concebir como instrumento de planificación del lenguaje, para lo cual, toma como objeto de estudio la política lingüística en el caso del bretón mediante el análisis de corpus textuales y la estandarización.

Baxter deduce que las traducciones al bretón tienen una función social más que didáctica o comunicativa, es decir, pretenden dotar de un perfil público más relevante a la lengua minoritaria siempre emparejada con otras lenguas y así darle prestigio mediante el apoyo implícito de las autoridades. A la vez se fomenta el orgullo del hablante al ver que es algo útil y

expuesto al exterior. Sin embargo, el estatus del bretón aún depende de las distintas voluntades de las autoridades locales más que de una política generalizada e institucionalizada como sería deseable, por lo que se hace patente la necesidad de líneas de actuación más claras y cohesionadas relativas a las políticas de traducción.

Para seguir en la línea de los autores que se centran en el estudio de la planificación lingüística nos detendremos en Covadonga G. Fouces González (2006). Esta autora se centra en la traducción literaria y en concreto, el análisis de los flujos internacionales de libros traducidos. La autora se plantea como objetivo entender el papel que desempeña la traducción en la cultura receptora, pero considerando las culturas nacionales como grupos dentro de un sistema más amplio supranacional. Estos intercambios constituyen un ámbito autónomo respecto al espacio económico mundial (*mercado de bienes simbólicos* en términos bourdianos). Basándose en las aportaciones de Heilbron (1999), también de la escuela bourdiana, Fouces González enumera una serie de factores para defender que las relaciones de fuerza culturales tienen sus propias normas, lo que hace a través del análisis de la construcción discursiva del fenómeno del *bestseller* literario, producto inventado para dinamizar el mercado y sanear balances editoriales. Este análisis se lleva a cabo a partir de un corpus de *bestsellers* traducidos a varios idiomas. Los factores aducidos son los siguientes:

- La importancia de las traducciones dentro de los grupos lingüísticos depende de la posición de una lengua dentro de un sistema internacional, el cual determina su grado de importación. El sistema internacional de traducciones se basa en la estructura centro-periferia, por ejemplo, el inglés como lengua hipercentral no traduce, mientras que el italiano, en posición descentrada, vive de traducciones.

- La estructura del sistema internacional de libros traducidos no es estática sino dinámica, es decir, en determinado momento histórico, existe un declive de ciertas lenguas frente al avance de otras.

- Los grupos lingüísticos periféricos y semiperiféricos tienden a seguir las tendencias de los centros internacionales y el hecho de que se reconozca una obra en una literatura periférica depende de la valoración que consiga en el ámbito internacional.

- La centralidad de una lengua también influye en la tipología de libros que se traducen de esa lengua y en el número de traducciones que de ella se hacen, que es más pequeño cuanto más central sea.

En cuanto a la planificación de la circulación de bienes culturales, el control sobre el sistema literario se ejerce en dos sentidos, para que no se aleje de los otros subsistemas: interno, el llevado a cabo por parte de profesionales, críticos o profesores, y externo, ejercido por parte de los poderes que pueden propiciar o no la traducción de obras extranjeras. Siguiendo los dictados del poder en sentido foucaultiano, los gobernantes siempre han tenido interés en planificar la cultura como forma de crear cohesión social, impartíéndola, en palabras de la autora, “*a través de una lealtad cognitiva conseguida con la persuasión*” (Fouces González, 2006: 73), es decir, los grupos de poder que producen mercancías pretenden imponer sus propias definiciones de la realidad.

Para Fouces González, en definitiva, la traducción juega un papel importante en la circulación de la cultura de masas y con ello, en la internacionalización de los mercados culturales, de ahí la *estrategia discursiva de transparencia* (Fouces González, 2006: 86) que debe tomar el traductor.

De estas contribuciones, nos interesa destacar el papel y el poder del lenguaje en las comunidades. Por un lado, los estudiosos de nuestro campo se hacen eco de las investigaciones sociolingüísticas de carácter crítico y las vinculan a la traducción. Por otro lado, la planificación lingüística nos ofrece testimonios de intervención más o menos institucionalizada que, de nuevo, se vincula a la traducción o incluso se articula a través de ella.

Otro de los autores que parte de la ontología bourdiana en sus estudios sobre planificación lingüística en el campo literario es Jean-Marc Gouanvic (2005). El autor analiza, por una parte, las restricciones que se dan en el campo literario y que vienen impuestas desde fuera, por ejemplo, cómo el hecho de decidir lo que se escribe choca con otros criterios sociales como la censura y en concreto, los contratos entre editores y autores. Por otra, cómo se insertan las traducciones en el ámbito literario como serie especializada. Por último, observa cómo ciertos autores consiguen ver sus trabajos publicados en el campo literario. El objeto de estudio del autor es la literatura americana en París entre 1920 y 1939. Gouanvic, basándose en los conceptos de Bourdieu de producción restringida *versus* producción simbólica a gran escala, que es aquella que va dirigida a captar al gran público, explica cómo los autores anglo-americanos rechazaban cualquier tipo de censura externa y defendían que sólo los autores podían decidir lo que era o no publicable (producción restringida).

El autor argumenta que el comportamiento del traductor no responde a normas en su toma de decisiones, sino que las estrategias que sigue responden a su *habitus*, para lo cual, parte de la idea de que el traductor es agente del escritor. Llegados a este punto nos

podríamos plantear si el *habitus* del traductor jurídico en nuestro campo es o no condicionante en la toma de decisiones en la traducción, con lo que el traductor en nuestro caso también pudiera estar al servicio de lo que deciden otros agentes o determinadas instituciones y hubiera que negociar en algunos casos la solución traductora con el agente que encarga la traducción.

Para Gouanvic, el trabajo del traductor es recrear la misma *illusio*, es decir, las mismas reglas del juego del texto original reproduciéndolas en el texto meta para que el lector meta se adhiera al original. Debe recrear los aspectos específicos de un género. El autor mantiene que la *illusio*, en términos bourdianos, va unida a la dinámica de campo y sólo determinados agentes con unos conocimientos específicos del campo en cuestión la pueden reproducir. Esto nos ha llevado a pensar que la postura de Gouanvic puede ser arriesgada, porque quizás con esta postura, el autor no estaría de acuerdo en que alguien que no tuviera conocimientos jurídicos, incluso que no fuera abogado, se dedicara a la traducción jurídica o, en nuestro caso, que para traducir el tipo de documentos que analizamos debemos ser expertos en los mecanismos del comercio exterior.

También en el marco de las políticas de traducción en el campo literario, las teorías de Sameh F. Hanna (2005) se basan en estudios historiográficos primitivos de las traducciones del teatro de Shakespeare al árabe, estudios que han seguido un evolucionismo unidireccional, en este caso de parámetros filológicos. Sin embargo, para Hanna, la práctica social no es la respuesta a un único estímulo unidireccional, sino que responde a un modelo multidireccional, es decir, no sólo tiene en cuenta la estructura objetiva del campo cultural (*historia en las cosas*: prácticas sociales, institucionales, políticas y culturales), sino también las distintas trayectorias de los agentes que han conducido a tal práctica (*historia de los cuerpos*: la que ha desarrollado cada forma de pensamiento en el agente en particular). Hanna toma precisamente el modelo de Bourdieu porque es relacional, porque contempla la obra en un universo social de agentes que ocupan diversas posiciones y porque, para este autor, Historia y Sociología van unidos. El enfoque lingüístico vería el texto traducido condicionado únicamente por el texto origen (la unidireccionalidad de la que hablábamos) mientras que los fenómenos históricos transnacionales no surgen sólo por una causa, sino por causas múltiples.

Ante la crítica que los historiógrafos hacen de dichas traducciones por su falta de fidelidad, no sólo en términos filológicos, sino también históricos y religiosos, puesto que detectan una serie de anomalías en estas traducciones referentes a cambios de trama, estructura de la obra y lenguaje utilizado, Hanna opone el concepto de *doxa* de Bourdieu. Se trata de una crítica que pierde de vista los factores socioculturales que condicionan la

traducción en el medio de la lengua meta, puesto que no observa las condiciones que se dan en el campo del teatro en la cultura receptora, como el hecho de que se trata de un género importado de occidente y que no existe como tal en la cultura egipcia, que es un teatro para ser cantado por actores-cantantes y que persigue captar el máximo de una audiencia que no llega al nivel cultural del teatro en el sentido occidental y por consiguiente, producir un beneficio económico.

En resumen, tomando como punto de partida el término de Bourdieu de *trayectoria* en sustitución de biografía, que, según éste, llevaría implícita una conciencia estática de las propias decisiones, la trayectoria del traductor conlleva las diversas posiciones que como agente adquiere en el campo literario, en determinado momento histórico, campo que está condicionado por los tipos de capital económico y simbólico en que se estructura. Sería útil reflexionar en nuestro caso sobre si la *doxa* impone al traductor determinadas decisiones a la hora de traducir o si el hecho de que provenga de una determinada formación, por ejemplo, de algún ámbito de estudios en comercio exterior o alguna especialidad jurídica en Derecho marítimo hace que le pueda ser reconocido un estatus privilegiado en el campo.

Hasta aquí, un recorrido por las aportaciones de tipo sociolingüístico a la Traductología en cuanto a políticas de traducción en el mercado de bienes culturales. Ahora nos parece relevante abordar dichas políticas desde la perspectiva de la gestión del multilingüismo en el ámbito empresarial, para ver cuáles son las consecuencias que dichas políticas tienen en el papel que se le otorga a la traducción en el esquema organizativo de la empresa.

<i>El autor...</i>	<i>Su objeto de estudio...</i>	<i>De Bourdieu...</i>
Inghilleri	<p>Traducción como acto social, cultural y político conectado intrínsecamente con las relaciones de poder</p> <p>Relación Bourdieu-Etnografía: Geertz (“estructura social”), posteriormente Bajtin, Derrida, Foucault (texto etnográfico como algo “impugnable”)</p> <p>Bourdieu por oposición a Latour (<i>Actor-Network</i>) y a Luhmann (<i>teoría de los sistemas</i>)</p>	<p>Los actos de habla dependen de condiciones institucionales. “Discurso autorizado” (Bourdieu)</p>
Gouanvic	<p>Autonomía del campo literario francés en el siglo XX</p> <p>Restricciones al campo literario y la traducción</p>	<p>Capital simbólico y traducción</p> <p>Producción restringida vs. producción simbólica a gran escala (Bourdieu)</p>
Hanna	<p>Traducciones del teatro de Shakespeare al árabe</p> <p>La práctica social responde a un estímulo multidireccional: estructura objetiva del campo cultural, más trayectorias de los agentes</p>	<p>Historia y Sociología van unidos</p> <p>Concepto de “trayectoria” (Bourdieu) en lugar de biografía</p>
Buzelin	<p>Oposición Bourdieu vs. Latour (<i>Actor-Network</i>)</p> <p>Traducción como práctica de carácter transformativo y creativo</p> <p>Revisión de la <i>teoría del polisistema</i></p> <p>Papel del agente literario como mediador</p>	<p>Conceptos de <i>habitus</i> y campo (Bourdieu)</p> <p>Observación participativa <i>in situ</i></p>
Blommaert	<p>Procesos de solicitud de asilo político</p> <p>“Trayectorias del texto” sujetas a una serie de factores</p> <p>Traducción como proceso</p>	<p>Existen normas institucionales que se convierten en normas rutinarias y a su vez organizan el comportamiento, la experiencia y las prácticas sociales –<i>habitus institucional</i>– (Bourdieu)</p>
Vidal Claramonte	<p>Traducción como una re-presentación ante otros de una realidad que pueden no compartir. Las representaciones están dotadas de significado, puesto que están respaldadas por conceptos teóricos, culturales, ideológicos a través de los cuales entendemos el mundo</p>	<p>Textos legales como manifestaciones de la autoridad que tienen por objeto ser creídos y obedecidos</p> <p><i>Impérialisme de l'universel</i> (Bourdieu)</p> <p>Institucionalización del <i>habitus</i> que lo muestra como realidad objetiva y no como re-presentación y que funciona como una forma de control social</p>
Meylaerts	<p>Bourdieu en Conferencia de Friburgo francés-alemán 1989: propuesta de una ciencia de las relaciones internacionales en el campo de la cultura</p>	<p>Transferencia de un texto de un campo cultural a otro a través de: <i>selección, clasificación y lectura</i> (Bourdieu)</p>

Figura 1. Cuadro-resumen Bourdieu y su aplicación en la Traductología

Dentro de las aproximaciones sociolingüísticas a la traducción, nos parece relevante para nuestro objeto de estudio dedicar un subapartado a la gestión del multilingüismo en el ámbito empresarial y a la implantación o ausencia de políticas de traducción por los directivos como parte del esquema organizativo de la empresa. Para ello, hemos tomado como punto de partida las aportaciones de diversos autores que, aunque sitúan sus estudios en el ámbito de la empresa, nos servirán de marco posteriormente en la parte del estudio aplicado, trasladados al campo del transporte marítimo. A su vez, algunos de estos autores, a través de la metodología empleada en sus estudios, sin avanzar por momento nada referente a este punto, nos sitúan en la pista para un ulterior análisis cualitativo.

Para definir una política de traducción, partiremos de nuevo del mapa de la disciplina de Holmes (1972) y de la siguiente reflexión de Holmes sobre los estudios aplicados y las políticas de traducción:

"A third area of applied translation studies is that of translation policy. The task of the translation scholar in this area is to render informed advice to others in defining the place and the role of translators, translating, and translations in society at large: such questions, for instance, as determining what works need to be translated in a given socio-cultural situation, what the social and economic position of the translator is and should be, or (and here I return to the point raised above) what part of translating should play in the teaching and learning of foreign languages. In regard to that last policy question, since it should hardly be the task of translation studies to abet the use of translating in places where it is dysfunctional, it would seem to me that priority should be given to extensive and rigorous research to assess the efficacy of translating as a technique and testing method in language learning. The chance that is not efficacious would appear to be so great that in this case it would seem imperative for program research to be preceded by policy research." (Holmes, 1972: 77-78)

Holmes contempla este concepto como una parte de los Estudios de Traducción, en la que parte de la labor del investigador es delimitar el perfil del traductor como agente que desarrolla su actividad en una parcela determinada de la sociedad en la que ejerce un rol social.

En el apartado introductorio ya tomamos en consideración las consecuencias que la globalización y la consecuente apertura de las empresas al mercado exterior tienen para nuestro campo. Ya hemos hablado de la relevancia que el elemento cultural tiene en el

intercambio lingüístico, del mismo modo, la gestión empresarial presupone la gestión de una actividad que opera en un marco en el que intervienen diferentes culturas, que implican diferentes concepciones no sólo del mundo de los negocios sino de la vida y la sociedad en general. Cultura y lengua están inevitablemente unidas en este panorama social que plantea la globalización. La globalización supone que la gestión empresarial debe ser considerada cada vez más como una actividad multicultural y que, dada la estrecha relación entre lengua y cultura, no es sorprendente que la “revolución cultural” en la gestión empresarial haya ido acompañada de una preocupación cada vez mayor por los idiomas (Steyaert y Janssens, 1997: 136).

Por consiguiente, creemos que se hace necesario un posicionamiento frente a la traducción, que la contemple como una actividad integrada en la gestión misma del multilingüismo en la empresa y que hay que establecer políticas de traducción, para que la actividad traductora o los problemas derivados del multilingüismo que puedan surgir en el día a día de la empresa no sean gestionados simplemente como una tarea “extra”, que se suma al desempeño de otras funciones. Habitualmente, los empresarios observan el conocimiento de idiomas por parte de sus empleados como parte del bagaje que un trabajador aporta a la empresa en la mochila de los conocimientos adquiridos en su proceso vital de formación, sin que se den, como veremos posteriormente, iniciativas de perfeccionar dichos conocimientos por parte de la dirección, como una parte más de la gestión de la empresa.

“The unintended but serious consequences of globalization underscore the need for a coordinated management policy concerning language use, language learning and translation. Given the overwhelming attention recently given to organizational culture and language in management theory, it is surprising that the role of language and translation is systematically ignored in multi-cultural business context. Foreign languages are generally seen as a matter of mere teaching and are therefore believed to be the responsibility of the education community and of individual employees, rather than of management.” (Steyaert y Janssens, 1997: 132)

Cualquier intercambio de información entre empresas que pertenecen a culturas diferentes y operan con lenguas distintas implica, obviamente, un intercambio lingüístico, en el que, consiguientemente, la traducción puede adquirir un papel protagonista y es responsabilidad de la empresa y de la dirección que el flujo documental que se genera hacia el exterior cumpla su objetivo de comunicar correctamente y esté sometido a los necesarios controles de calidad. Así lo observan Piekkari et al. (2013) en su estudio sobre el grupo financiero Nordea, cuando reconocen que los procesos comunicativos en las multinacionales

suelen implicar un importante componente traductológico. Los autores consideran que, dado el elevado volumen de traducciones que se da en un período determinado, en situaciones tan diversas y que implican distintas lenguas, el control de la dirección sobre cómo se gestionan aspectos como el intercambio lingüístico y la comunicación externa son en momentos bastante precarios. Por ello, aquellos individuos que no posean las competencias lingüísticas adecuadas para encargarse de la traducción pueden ignorar los documentos que les llegan a sus manos, en lugar de gestionarlos (Piekkari et al., 2013: 772-773).

Además, dada la frecuencia en que se producen situaciones en las que hay que hacer frente a la brecha entre culturas en estos contextos (Steyaert y Janssens, 1997: 145), se hace imprescindible para el directivo o comercial no sólo sentar las bases para que la comunicación exterior cumpla con estándares de calidad, sino, estar en posesión de habilidades de negociación que tengan en cuenta estos aspectos diferenciales.

También Louhiala-Salminen et al. (2005) dejan constancia de la marca de los bagajes culturales propios que cada interlocutor aporta al discurso en su estudio sobre la fusión de empresas:

“To create meaning within context, interactants use three mutually influential and interacting spheres: the spheres of culture, encounters, and conversation (here, we refer to the latter as discourse). In multicultural situations, the various cultures of the interactants interact with and influence encounters, which, in turn, influence the nature of discourse. As discourse then shapes and structures encounters and cultures, the three create a constant, dynamic interactive process.” (Louhiala-Salminen et al., 2005: 404)

Del mismo modo que se presuponen dichas habilidades en los perfiles empresariales, la labor del traductor, no es, por tanto, la de un mero transmisor de significado entre dos lenguas, sino que también tiene un papel de puente entre diferentes culturas y debe contemplar esas diferencias culturales en el ejercicio de su actividad. Por consiguiente, no podemos partir de la errónea concepción comúnmente extendida en la sociedad de la traducción como mero proceso mecánico, a pesar de que en el ámbito empresarial se tiene comúnmente esa percepción y con frecuencia se admiten soluciones *ad hoc*, que deben ser resueltas en el acto por personal dedicado a otras tareas y con conocimientos mínimos de la lengua.

A pesar de las ventajas que la actividad traductora puede aportar a la empresa, en cuanto a operatividad, estándares de calidad, diferenciación frente a competidores y eficacia en la

comunicación, éste es un campo poco explotado en los estudios empresariales y en la práctica, una cuestión relegada a un plano marginal por parte de los empresarios (Steyaert y Janssens, 1997: 134). Esto resulta paradójico ante una realidad que impone una problemática bien distinta. En el día a día de la empresa se hace necesario salvar esos obstáculos que implica la comunicación y hacerlo de forma eficiente. La gestión del multilingüismo puede ser integrada como parte del esquema organizativo mismo de la empresa y observada como una parte fundamental de la política externa de una empresa que quiera ampliar sus horizontes hacia el extranjero.

Sin embargo, el posicionamiento ante esta problemática depende de cada empresa y así el modo en que contempla la importancia de la traducción como parte de la organización empresarial, de lo que surgen diferentes concepciones de la propia traducción o de la comunicación interlingüística. Steyaert y Janssens (1997) plantean estas posibles visiones del papel de la traducción, refiriéndose a ellas según observen la traducción como un “acto neutro” o como un acto que forma parte de la gestión de la empresa y ambas conllevan diferentes visiones del papel del traductor y del valor que la traducción puede aportar a la empresa.

“Translation will thus be presented as “neutral act” and “a management act” respectively. This two views differ with respect to the meaning of translation, the role and influence of translators, and the expected value of translation for management.”
(Steyaert y Janssens, 1997: 142)

Para los autores, la primera consideraría que la lengua es un vehículo para la traducción, que la implicación de diversas lenguas en la actividad empresarial es un problema y la traducción la manera de solucionarlo y de que se dé la comunicación. Las expectativas que los directivos tienen de los traductores es que faciliten la comunicación, que transmitan el significado deseado entre ellos y terceras partes. No se trata de un rol activo y además se acompaña de una distribución espacial en la empresa misma que denota el papel residual que la dirección le asigna al traductor, relegándolo a un despacho apartado (Steyaert y Janssens, 1997: 142).

Nos parece que Piekkari et al. (2013) van en esta línea cuando sugieren que es sólo la falta de conocimientos la que obliga a acudir a la traducción, es decir, únicamente se tiene en cuenta la labor del traductor por necesidad, cuando se trata de resolver documentos con un lenguaje muy específico, como aquellos de tipo técnico en los que un simple trabajador con

conocimientos básicos de lenguas no puede prestar un servicio de calidad y que, solamente en esos casos, los empresarios se ven en la obligación de externalizar servicios.

“There is also the issue of the translation of technical information. Research shows how language proficiency of itself may not be enough, particularly when the technology is highly specialised and confidentiality is an issue –thus reducing the availability of staff capable of handling the translation or constraining the use of external translation services.” (Piekkari et al., 2013: 773)

Observaremos en la parte relativa al estudio aplicado en nuestro campo, cómo ésta es una realidad que se da también en la traducción de documentos en procesos legales relativos al transporte, o en qué otros casos, se recurre a políticas de resolución interna de los documentos en lenguas extranjeras, así como la influencia que tiene al respecto el grado de preparación de los empleados para ocuparse de aspectos técnicos de los documentos, legales en nuestro caso. También veremos en qué grado afectan al papel del traductor otros factores como la necesidad de confidencialidad o el manejo interno para evitar errores en lugar de externalizar el servicio. También Piekkari et al. (2013) hacen hincapié en esta realidad de las empresas:

“[...] Concern about confidentiality and speed of response may further hinder the ready adoption of outsourcing. In the end, though, outsourcing is only a partial solution and cannot substitute for language proficient staff providing immediate, on-the-spot, translation.” (Piekkari et al., 2013: 781)

La segunda perspectiva es la que concibe la traducción no como una mera problemática que se tiene que solucionar, sino como una actividad que supone un valor añadido a la gestión de la empresa, además de como un acto de mediación.

“Once one regards management as a process of sense-making between parties, translation comes to be seen as an extremely complex act, mediated by multiple parties. This forces managers to ask what translation implies and how to translate, questions that have been at the core of discussions between linguists and translators.” (Steyaert y Janssens, 1997: 143)

En estos casos, los directivos deben buscar el diálogo entre las partes y ver los modos de establecer una estrategia que haga de la traducción un acto performativo que se integre en la organización misma de la empresa, es decir, para estos autores no habría una diferencia sustancial entre pedir al traductor producir un texto en una lengua determinada o que traduzca un texto a otras lenguas.

Conceptos como el diálogo entre los agentes o, como ya hemos puesto de manifiesto, qué es lo que distingue la labor del traductor en la resolución de problemas de tipo interlingüístico de la de cualquier otro empleado que simplemente tenga conocimientos de lenguas, se verán plasmados también en la segunda parte del presente trabajo. Todo ello al objeto de demostrar que la traducción no es una mera actividad mecánica, consistente en trasladar el significado de una lengua a otra.

La labor del traductor posiciona además a la empresa en condiciones ventajosas frente al resto de competidores por la calidad del servicio de las traducciones y los estándares de calidad que cumplen las comunicaciones que emiten al exterior.

“More generally, we believe that an organisation’s ability to rapidly and effectively handle translation requirements can represent a competitive advantage that may be difficult for competitors to imitate.” (Piekkari et al., 2013: 781-82)

Gran parte de este papel marginal al que se ha relegado la problemática generada por el intercambio lingüístico y la labor traductora se debe a la presencia en este mundo globalizado de lo que denominamos *lingua franca*, como aquella lengua que se ha convertido en vehicular en el mundo de los negocios y es manejada por gran parte de los agentes que operan en él. La lengua en que tiene lugar una transacción, de compraventa, por ejemplo, es un factor fundamental para la comunicación entre las partes (Orts, 2006: 2). Tomaremos como punto de partida las definiciones de *lingua franca* de diversos autores. Por un lado, House (2013) la define, en principio, como lengua vehicular y neutral, puesto que no se adscribe a ninguna comunidad de hablantes concreta:

“As a contact or vehicular language, a lingua franca consisted of elements and structures of diverse origins. Its meaning was later extended to describe a language of commerce in general, a rather stable variety with little room for individual variation. As a mixed contact language, a lingua franca would be more or less neutral, since it does not belong to any national language, any national community or national territory – concepts that arouse much later.” (House, 2013: 280)

Seidlhofer (2005) hace referencia al inglés como *lingua franca* con el acrónimo *ELF*, *English as a lingua franca*, y destaca que lo que la diferencia es el hecho de constituir una “lengua de contacto” entre comunidades que no comparten la misma lengua nativa ni una misma cultura común:

“In recent years, the term ‘English as a lingua franca’ (ELF) has emerged as a way of referring to communication in English between speakers with different first

languages. [...] Although this does not preclude the participation of English native speakers in ELF interaction, what is distinctive about ELF is that, in most cases, it is a 'contact language' between persons who share neither a common native tongue nor a common (national) culture, [...]" (Seidlhofer, 2005: 339)

Louhiala-Salminen et al. (2005) acercan esta definición al ámbito comercial al hablar de BELF, *Business English Lingua Franca*:

"To specifically focus on Business ELF situations, and to explore and discuss issues related to the English used in our case companies, we will use the term Business Lingua Franca (BELF). BELF refers to English used as a 'neutral' and shared communication code. BELF is neutral in the sense that none of the speakers can claim it as her/his mother tongue; it is shared in the sense that it is used for conducting business within the global business discourse community, whose members are BELF users and communicators in their own right –not 'non-native speakers' or learners'." (Louhiala-Salminen et al., 2005: 404)

Y Agost (2015) acota aún más la definición de *lingua franca* por referencia directa a nuestro campo:

"Originally, lingua franca refers to the language spoken up to the twentieth century in Mediterranean seaports, mainly for commercial purposes. [...] Nowadays, the term refers to the vehicular language used in much larger areas by speakers who have different mother tongues." (Agost, 2015: 2)

Orts (2006) recalca que el español, a pesar de ser una lengua internacional, en la praxis, es superado por el inglés en el ámbito de la exportación. House (2013) plantea que la consolidación de una lengua, en este caso el inglés, como *lingua franca*, en el ámbito de la empresa en concreto, aunque extrapolable en muchos casos, como veremos, al ámbito del transporte marítimo, se debe históricamente a la expansión del Imperio Británico, seguida del estatus que los EE.UU consiguieron después de la Segunda Guerra Mundial, todo ello sumado a la supremacía política y económica de los países de habla inglesa. House también establece como condicionantes los avances tecnológicos que hacen necesaria una lengua de intercambio de comunicación internacional rápido y eficiente o simplemente, sin ahondar en mayores detalles que, *"once a language has reached such a global spread and such a degree of availability and frequency of use, it will simply keep growing"* (House, 2013: 281). Del Pozo, basándose en López Pampín y González Liaño (2004) pone de relieve que esta posición en las relaciones internacionales está reforzada por su designación como lengua vehicular por la

IMO⁶ en el ámbito marítimo y que la mayoría de documentación relacionada con esta actividad se redacta en inglés aunque el país donde se origina el documento no sea de habla inglesa (Del Pozo, 2011: 108). Del mismo modo, Orts (2005) insiste en este papel de las instituciones como agentes que fijan mediante los usos una cierta política en favor del inglés en el desarrollo de su actividad. Aunque se traduce a distintas lenguas oficiales con la misma validez del original inglés, por ejemplo, organismos como el Fondo Monetario Internacional y las Naciones Unidas establecen tratados para la compraventa internacional que tienen en su mayoría como versión origen el inglés.

El elemento histórico también es puesto de manifiesto por Montgomery (2009) al hablar del uso de una *lingua franca* en el campo científico, de su relevancia histórica para los avances en este ámbito y de su importancia para nosotros por lo que supuso en términos de traducción masiva a esta “lengua compartida” para la difusión del conocimiento:

“History seems to tell us that the world need, or at least makes good use of, a lingua franca in science. Nearly all the periods of greatest advance –ancient Greece; the imperial age of Rome (for engineering, if not for theoretical science); Tang Dynasty China; medieval Islam; early modern Europe; and today- depended deeply on the medium of a unifying, shared language. To take but one example, Arabic between the 8th and 10th centuries acted as a great transformative medium into which were translated scientific works from Greek, Syriac, Persian and Sanskrit, [...] Each of the noted eras was also a period of massive translation, into the lingua franca as well as from it. This is precisely what is happening today and will continue to happen. As many of the world’s nations advance economically and technologically and thus a greater and greater majority of the world’s scientists operate in a foreign language (English), translation will become an even more central communication aspect.” (Montgomery, 2009: 13)

Sin embargo, Steyaert y Janssens (1997) apuntan que el “camino fácil” de utilizar abusivamente el inglés como *lingua franca* en contextos empresariales multiculturales tiene consecuencias negativas en el posicionamiento de la traducción en el ámbito empresarial y que los investigadores deben poner de relieve las ventajas que la traducción para la empresa puede aportar en la profundización sobre aspectos culturales que implica el intercambio de comunicación entre países:

⁶ International Maritime Organization

"[...] better awareness of the cultural implications of international communication with the aid of language and translation is vital for the development of a language strategy within the management context." (Steyaert y Janssens, 1997: 145)

Por el contrario, Nickerson (2005), en un artículo en el que hace un compendio de tendencias actuales de investigación del inglés de los negocios y cómo éste tiene un reflejo en los géneros de la comunicación empresarial aplicados a la enseñanza, para lo que analiza los casos de diferentes compañías en esta misma línea de estudio del inglés como *lingua franca*, sugiere que la alternativa no es tan simple en el contexto del comercio internacional:

"In reality, however, the situation is somewhat more complex than this would suggest, since the international business community is characterised by a multinational workforce continually moving and communicating across borders, leading to numerous situations in which English is used by first, second and foreign language speakers of English simultaneously, sometimes in co-existence with one or more other languages." (Nickerson, 2005: 377)

Para House (2013), este uso extendido del inglés tampoco supone una amenaza para la traducción:

"But what about translation? Does the increasing use of ELF constitute a threat to translation? Not really. The very same phenomena that have caused the use of ELF to grow have also influenced translation; in other words, globalization processes that boosted ELF use have also led to a continuing massive increase of translations worldwide. [...] Information distribution via translation today relies heavily on new technologies that promote a worldwide translation industry." (House, 2013: 283-284)

House analiza la relevancia del papel que el inglés juega en la sociedad de la información, una información que debe ser extendida a gran velocidad por el mundo, caso de la difusión de noticias, aunque también en la industria turística, por la importancia que tiene en el plano comercial-ventas, en el comercio electrónico, la formación a distancia, o en la industria de la localización, con el uso del software de localización en diferentes actividades industriales, comerciales y científicas.

En la misma línea, se manifiesta Montgomery (2009), en lo referente al lenguaje empleado por la comunidad científica para dar difusión a los trabajos de investigación. El autor cree que expresarse en inglés es una habilidad comunicativa más para los investigadores que quieran difundir su trabajo y que existe una radicalización del debate académico al respecto. Es cierto que se hace necesaria la elaboración de *abstracts* en inglés de los artículos de

investigación cuando se le quiere dar alcance a dichas publicaciones, pero es exagerado que se quiera hacer ver que eso ocurre por la posición hegemónica, imperialista o de monopolio del inglés, ya que los investigadores no se sienten imbuidos en esta “realidad” dibujada por cierto sector de lingüistas.

“The story of scientific English appears today as a global reality of knowledge transfer. Fortunately, German and Chinese biochemists or cosmologists will not stop speaking German and Chinese to each other, even if they publish their research in English, a language in which they participate as professional users. At many levels, linguistic diversity will remain intact. Whatever the geopolitics of language may bring, translation in varied form will more than ever be at the unacknowledged core of global scientific communication.” (Montgomery, 2009: 14)

También Agost, refiriéndose al uso del inglés en los Estudios de Traducción, concluye que el inglés es el idioma predominante, ya que la mayoría de investigadores publican sus trabajos hoy día en revistas especializadas, más que en formato libro y porque los criterios editoriales (de nuevo la política editorial rige la difusión) favorecen su uso. Sin embargo, otros factores, como las políticas lingüísticas favorables o el multilingüismo inherente a la aparición de las nuevas tecnologías, han propiciado el uso de otras lenguas (Agost, 2015: 14).

Gu et al. (2014) también se manifiestan en el sentido de que la negociación mediante el inglés como *lingua franca* puede ser beneficiosa como forma de reforzar la propia identidad cultural:

“In the context of ELF communication, tensions exist between ideologies, values, social problems and practices, as well as different communities, ELF communication provides a context in which interlocutors can see themselves through the lens of their embodied history and subjectivity and that of others, and create new relationships and identities. The negotiation of power relations between different English varieties, and of the global status of different cultures, contributes to identity construction and the regulation of institutional roles and duties in the micro-interactional context.” (Gu et al., 2014: 141)

En la misma línea, Louhiala et al. (2005) mantienen que el uso del inglés como lengua vehicular para las empresas y el uso de la lengua nativa no son excluyentes:

“[...] It is this kind of problems that seem to have been alleviated through the adoption of BELF as, by definition, BELF interaction has no ‘native speakers’ and no ‘non-native speakers’; neither does it have ‘learners’. It merely has business

communicators going about their everyday jobs. In this sense, the adoption of BELF (rather than Swedish, for instance) has helped at least some employees cope in the post-merger communicative challenge.” (Louhiala et al., 2005: 417)

Sin embargo, para Snell-Hornby (2010), la adopción de una lengua global o como la autora la denomina, *Globish/American/British (GAB)* no está exenta de peligros, por la simplificación a la que se somete una lengua para un uso diario, que, a la hora de adaptarse a contextos más complejos, como la elaboración de textos de tipo científico, se muestra precaria.

Por otro lado, el uso de una *lingua franca*, no es meramente un sustitutivo de la traducción que reduce las necesidades de tiempo en comparación con los plazos requeridos para externalizar los servicios de gestión del multilingüismo a través de una política de traducción. En algunos casos, es también una cuestión de apreciación social o de valor jurídico (Bestué y Orozco, 2011: 182) lo que da prioridad al recurso a una lengua compartida como política empresarial.

Piekkari et al. (2013) ponen de manifiesto en su estudio sobre Nordea, la importancia de la traducción en la actividad de la empresa que trabaja en un ámbito multinacional y los beneficios de establecer un departamento lingüístico *in situ* que dé solución a los problemas de comunicación interlingüística, aunque también apunta esta importancia del factor tiempo en las soluciones de traducción por las que optan las empresas y cómo en ocasiones se ven abocadas al recurso rápido a la solución “interna”, como forma de agilizar los trámites del día a día.

“The Nordea case highlights the importance of translation in the day-to-day operations of a multinational service company. The solution of a central translation department indicated that management was aware of the realities of operating in a multilingual environment. Of itself, though, the central translation department was only a partial solution. As our informants related, the unofficial, informal responses were critical to timely and effective translation solutions. It could even be argued that without recourse to the informal path, Nordea’s operations and service performance would have been negatively affected.” (Piekkari et al., 2013: 779-80)

Pero también insisten en el hecho de que para ello es relevante la iniciativa en la formación de los empleados por parte de los directivos. Sin embargo, asistimos a una falta de inversión generalizada por parte de la empresa en formación y reciclaje de sus empleados y con frecuencia la solución más rápida, observada también desde nuestra propia experiencia, es

buscar perfiles y asignar a puestos que requieren de la comunicación plurilingüe y multicultural a empleados que cuentan con un currículo en idiomas, sea o no perteneciente al campo de la traducción.

En el mismo sentido, Hewson 2013, al analizar las consecuencias de la traducción al inglés como *lingua franca* y las competencias que deben poseer los traductores profesionales, así como los estándares de calidad del trabajo presentado, pone en relieve otros factores que van en detrimento de la actividad traductora, como el coste económico, que añade a la ya citada falta de interés y reconocimiento mismo de la profesión por parte de los directivos.

“It is probably true to say that the general public knows little about the complexities or difficulties of translation. Published translations are taken for granted, and one rarely encounters any public debate about how far a translated document truly represents its original. Moreover, people believe that some (or even a very little) knowledge of another language is sufficient to be able to translate, and employers are often not willing to pay the relatively high price that competent translation demands.”
(Hewson, 2013: 262)

Otro de los factores de bloqueo de la traducción y de falta de reconocimiento de la labor del traductor en el nuestra sociedad citado por Hewson es el de la informatización, con la llegada de Internet y el acceso a software de traducción gratuito. El autor aborda las consecuencias negativas que su uso puede tener al presentar los resultados de un programa de traducción automática sin que intervenga un especialista en su revisión y nos presenta un panorama de la traducción en la actualidad en la que se dan, en un extremo, aquellos traductores que desempeñan su actividad de forma competente, reconocida y bien remunerada y en el otro, fomentado por este fenómeno del acceso libre a internet y sin filtros de calidad que denomina *crowd-sourcing*, trabajos de dudosa calidad llevados a cabo en condiciones no profesionales.

En conclusión, las aportaciones de estos autores nos muestran que es necesario observar la labor del traductor y la traducción en sí misma como una actividad que, más allá de una solución a los problemas de tipo interlingüístico, supone un puente para la comunicación entre empresas que no sólo manejan lenguas distintas, sino que pertenecen a culturas diferentes y por tanto, aquellas empresas que deseen expandir su negocio en otros países, deberán integrar la traducción como parte de la política misma de gestión de la empresa y no relegarla a un plano marginal. De esta política que englobe adecuadamente la gestión del multilingüismo dependerá que la comunicación hacia el exterior sea eficiente y cumpla sus

objetivos. Estas aportaciones teóricas, extrapoladas al campo del transporte marítimo, nos serán de gran utilidad en la segunda parte de nuestro trabajo, la del estudio aplicado y nos servirán de marco para entender los datos recogidos a través de nuestro estudio.

ACOTACIÓN DEL MARCO TEÓRICO APLICABLE

Como puede apreciarse, la SAT ofrece una amplia gama de posibilidades en continua expansión. De este abanico de teorías y metodologías, hemos seleccionado las que consideramos pertinentes para nuestro objeto de estudio. En concreto, nos fundamentaremos en los siguientes pilares:

- La traducción como proceso inmerso en un contexto social, destacando las interacciones entre los individuos: el análisis de Díaz Fouces. Holmes y los enfoques de orientación funcional. La convergencia entre traducción y Sociología.
- Los estudios sociológicos y filosóficos del Derecho, desde las perspectivas de Bourdieu y Foucault. La conexión entre Historia y Sociología. La lucha entre agentes e instituciones por el monopolio del Derecho. La aportación de Parada con su concepto de *global customer* y *creación colectiva*.
- La *economía de la práctica*, de Pierre Bourdieu, cuyos conceptos básicos se han aplicado ya en el campo de la Traductología. Fundamentalmente, el concepto de capital y cómo los agentes mediante estrategias de inversión acumulan y transforman el capital en el campo que nos ocupa.
- La Sociología de las profesiones, como una rama de la Sociología aplicada a un determinado tipo de grupo social que ha sido introducida ya en Traductología. Los estudios de Monzó sobre conceptos como qué es una profesión y qué factores llevan al reconocimiento social de un grupo de profesionales: acaparamiento de encargos, aplicación comercial de técnicas y saberes propios, asociacionismo.
- Los principios de la investigación-acción de Kurt Lewin.
- Las aproximaciones sociolingüísticas. Las diferentes perspectivas de los estudios de Bourdieu en cuanto a políticas de traducción introducidas en Traductología. Las aportaciones sobre gestión del multilingüismo y políticas de traducción en el ámbito empresarial. El inglés como *lingua franca* y cómo afecta al papel de la traducción en nuestro campo.

-

La investigación empírica es una investigación comprometida con los datos, por oposición a la investigación de tipo filosófico, que se basa en la teoría, y este compromiso pasa por el cumplimiento de unos protocolos de recogida, tratamiento y análisis de la realidad que permitan reproducir la investigación en condiciones distintas con resultados comparables. En primer lugar, resulta fundamental que los protocolos empleados sean compatibles con el objeto de estudio y las hipótesis.

Por ello, a partir de las preguntas de investigación, de las hipótesis formuladas, y del marco teórico seleccionado, argumentaremos en primer lugar cómo los datos pueden contestar a esas preguntas y permitirnos fundamentar las hipótesis para avanzar en el conocimiento del objeto de estudio. En el diseño de la investigación, daremos prioridad a los métodos cualitativos.

Un elemento importante que determina el tipo de estudio que se diseña es el paradigma en el que se sitúa el investigador. Su importancia radica en el hecho de que del paradigma depende lo que el investigador considera epistemológica y metodológicamente válido. Desde nuestro punto de vista, toda comunicación, también una tesis doctoral, está impregnada de ideología: en este caso, el interés por promover la figura del traductor como actor y garante de la comunicación jurídica internacional. Para justificar nuestra propuesta, desarrollaremos en este capítulo una somera revisión de los paradigmas científicos, basándonos en el estudio de Esther Monzó de 2007. Justificaremos con ello que el paradigma crítico es aquel que nos permitirá denunciar el desajuste social en el campo de la comunicación internacional del comercio marítimo, para despertar la conciencia de los agentes que participan en él. Cabe mencionar, no obstante, que esta investigación se planteó en un primer momento desde el paradigma activo como un intento por cambiar mentalidades y prácticas, pero ante la falta de estudios que nos dieran bastantes datos sobre la realidad social en la que pretendíamos introducir cambios, nos obligó a reformular los objetivos, manteniendo en el horizonte la investigación-acción de Kurt Lewin (1946).

Tras esta revisión de paradigmas y la ubicación de nuestra investigación, analizaremos los métodos que la hacen posible, diferenciando los de tipo cualitativo y cuantitativo, para centrarnos en el primero como método escogido en el presente trabajo. El método cualitativo nos parece el modelo adecuado para un proyecto como el nuestro puesto que, como veremos, presupone un conocimiento profundo que se obtiene a través de la proximidad del investigador hacia los agentes y la problemática del campo social estudiado, ya que permite

conocer el modo en que los agentes piensan mientras actúan. A su vez, es un método de investigación que acepta una toma de datos que puede partir de un muestreo pequeño y aparentemente menos ambicioso que una investigación de tipo cuantitativo, pero que presente la suficiente diversidad como para incluir distintos perfiles que abarquen todo el conjunto de población estudiado. Además, presupone un modelo de investigación que está en constante desarrollo, lo bastante flexible para añadir nuevos datos durante el proceso, aunque al mismo tiempo parte de ciertos conceptos teóricos definidos de entrada y trata de contestar a preguntas no resueltas en determinado campo del saber. En este proceso evolutivo, a partir de una hipótesis o hipótesis iniciales, se recogen datos y a partir de ellos se revisan de nuevo las hipótesis, dejando entrada a nuevos datos y variables. En concreto y en lo referente a la recogida de datos, analizaremos el papel que, dentro de la investigación cualitativa, tiene el método de la entrevista.

LOS PARADIGMAS CIENTÍFICOS

En este epígrafe, vamos a abordar los distintos paradigmas científicos, para llegar a la metodología concreta que definirá nuestro trabajo. Para ello, tomaremos como punto de partida aquel que contempla al investigador como parte del entramado social en que se ubica. El paradigma crítico supone un compromiso explícito con el objeto de estudio, que consiste en denunciar los desfases entre agentes sociales, generados por el dominio del más fuerte. Consiste en dotar a los agentes del conocimiento necesario para que puedan liberarse de esa situación de sumisión en la que se encuentran. Pretende descubrir la ideología subyacente en determinada situación para que el individuo pueda liberarse de los poderes que lo oprimen y supone un paso previo al paradigma activo, en cuanto que integra al sujeto investigado en la realidad investigada, exigiéndole que participe en el cambio social, a través de la negociación o la planificación. Nos basaremos para hablar de los paradigmas científicos en los estudios de Esther Monzó (2007), quien, siguiendo a Thomas Kuhn (1962), define el paradigma científico como "*la visión predominante de la realidad en un momento históricamente delimitado de la ciencia*" (Kuhn, 1962 *apud.* Monzó, 2007: 2). Según la autora dicho paradigma configuraría lo que Bourdieu denomina nuestro *habitus*, es decir, los investigadores están condicionados por una visión predominante de la ciencia en un momento determinado que marca sus pautas de análisis. Como consecuencia, también en términos bourdianos, nuestra *illusio* o adhesión inconsciente a esta tendencia hace que pasemos por alto otras visiones o las consideremos ilegítimas. Sin embargo, los momentos de estabilidad de un paradigma alternan con situaciones de crisis o *ciencia extraordinaria* en palabras de Kuhn, en las que se pone en duda el modelo vigente, al no ser capaz de explicar ciertos fenómenos producto de la actividad investigadora, con lo que se debilita la *doxa* imperante o punto de vista de los agentes dominantes; es entonces cuando este nuevo modelo de paradigma intentará introducirse en el sistema vigente, presentándose como legítimo, lo que origina una pugna en el campo científico entre ortodoxia y heterodoxia. No debemos confundir, sin embargo, el concepto de paradigma con el de teoría, puesto que el primero hace referencia a una cosmovisión, a una forma global de observar la ciencia, para lo cual, Monzó establece la comparación entre cuatro de estos paradigmas, desglosándolos según los parámetros siguientes:

Foco de interés y ontología subyacente. El *paradigma positivo* es el que observa la realidad como algo dado, como un conjunto de fenómenos o variables susceptibles de análisis entre los que se establecen relaciones que pueden predecirse y medirse y así sus consecuencias y conducta futura. Para el *paradigma interpretativo*, en cambio, el foco de

interés pasa de la mera descripción a la comprensión, se trata de interpretar el objeto de estudio desde la colaboración con el mismo, dicho objeto se entiende desde su dimensión contextual, desde las relaciones coyunturales que originan una realidad determinada. Los *paradigmas crítico y activo* parten de un objeto común: la realidad compleja, pero mientras que el primero se limitaría a denunciar los desajustes sociales provocados por la actuación de determinados intereses, para presentarlo al conocimiento, el segundo, no conforme con esto, pretende intervenir en la realidad social, puesto que la entiende como modificable desde el punto de vista científico, todo ello para corregir una determinada realidad mediante la colaboración con el objeto. En nuestro caso, partiremos del paradigma crítico para analizar una realidad dada, dejando la puerta abierta a una posible intervención en el futuro que nos situaría en el paradigma activo.

Relación sujeto-objeto. El paradigma positivista defiende que deben ir por separado, sin influencia de uno sobre otro, el investigador debe ser neutral y, por tanto, no participar en los hechos observados, el resultado de la observación debe ser, pues, el mismo, independientemente de quien lo observe, en qué momento histórico y bajo qué circunstancias. Hablaríamos de que el objeto de investigación es una realidad de validez universal y de que el trabajo del investigador debe limitarse, por consiguiente, a ver cómo funciona. Por el contrario, el paradigma interpretativo sostiene que es legítimo que el investigador esté interrelacionado con su objeto de estudio, que observe qué relaciones o intereses hacen que los agentes ocupen determinadas posiciones en un contexto dado. El paradigma crítico da un paso más y defiende que el investigador tiene un compromiso explícito con su objeto de estudio que consiste en denunciar los desfases entre agentes sociales, generados por el dominio del más fuerte. Por último, el paradigma activo no se queda en la denuncia de una determinada desigualdad social, sino que integra al sujeto investigador en la realidad investigada y exige del mismo que participe en el cambio social, mediante la negociación o la planificación. Por tanto, en este caso la investigación se plantea como un proceso en el que el investigador interviene desde el planteamiento de objetivos hasta la valoración de resultados. Así pues, para el paradigma activo, las relaciones entre fenómenos se establecen mediante la dualidad causa-efecto, mientras que el interpretativo se basa en probabilidades, en un sistema de conjeturas sobre cómo podría evolucionar determinada realidad. El paradigma crítico parte de esta base, pero trata de dotar a los agentes del conocimiento necesario para que puedan liberarse de la sumisión a la que están sometidos y, el activo, va más allá, con la participación del agente en la transformación de esta realidad concreta.

Causalidad. Monzó se referiría en este caso a las relaciones entre fenómenos, entendiendo que el paradigma positivista contempla una realidad que se forma a partir de relaciones de causalidad. El paradigma interpretativo, por su parte, habla de *probabilidad* al observar las razones que producen el entramado de relaciones entre agentes, probabilidad sobre cómo pueden evolucionar dichas relaciones. La visión crítica trataría además de dotarlos de armas para emanciparse o liberarse de una situación de sometimiento y, por último, el enfoque activo trataría de transformar la situación desde la propia experiencia.

Generalizaciones. La autora habla de si es posible generalizar desde la observación de los casos objeto de estudio según cada uno de los paradigmas. En el enfoque positivista, las generalizaciones son posibles. Para este paradigma, como veíamos, se trata de alcanzar leyes universales o verdades generales a partir del estudio científico, que después podrán aplicarse a otros casos. Nos hallamos ante una explicación homogénea del mundo en la que el sujeto no puede intervenir. En el resto de paradigmas, por el contrario, se observa una realidad divergente, que, en el caso del paradigma activo se limita incluso a un momento socialmente delimitado y se dirige a la planificación de actuaciones que lleven a la transformación de dicho momento.

Axiología o “papel de los valores en la investigación” según Monzó. Mientras que en el paradigma positivista no hay lugar para la ideología, el interpretativo da prioridad a los valores de lo estudiado, a las ideas propias del investigador que le llevan a elegir determinado objeto de estudio o a llegar a ciertas conclusiones. El paradigma crítico va un paso más allá y considera que hay que descubrir la ideología que subyace a determinada situación para que el sujeto pueda liberarse de los poderes que lo oprimen. El enfoque activo, para finalizar, no se queda en el plano de la denuncia de desigualdades, sino que cuestiona cada uno de los elementos de la investigación, sino que defiende que el objetivo de la investigación debe ser la modificación de las relaciones sociales mediante la acción. Este predominio de la axiología no está reñido, como mantiene la autora, con el rigor en el estudio, los métodos que utiliza este enfoque son métodos consensuados y basados en modelos empíricos.

Como comentábamos al inicio del capítulo, abordaremos este trabajo situándonos en el paradigma crítico por necesidades prácticas originadas por la ausencia de estudios, aunque el investigador sitúa su visión de la ciencia en el paradigma activo. Recapitulemos: acción no como mera forma de despertar conciencias, sino convertida en participación en la realidad estudiada, con el objetivo de despertar conciencias y modificar las conductas de los agentes para conseguir un nuevo equilibrio social.

KURT LEWIN Y LOS INICIOS DE LA INVESTIGACIÓN-ACCIÓN

Las propuestas teóricas y metodológicas de Kurt Lewin suponen el inicio y la base de la *investigación-acción*, lo que conlleva un cambio de paradigma científico, una nueva epistemología y la legitimación última del investigador como agente del cambio social. Esta visión nos han servido de punto de partida y en especial, de motivación para el desarrollo del trabajo, por lo que trazaremos en líneas generales los orígenes y los lazos con nuestra investigación, en especial dado nuestro interés por plantear futuras líneas de actuación en este campo con objetivos de cambio social.

La investigación-acción empieza siendo una metodología de trabajo en Psicología social, pero engendra una auténtica revolución en Pedagogía (Corey, 1953; Hustler et al., 1986), y su aplicación en el mundo académico nos permite considerarla una transformación epistemológica (Monzó, 2007) que se ha desarrollado en los últimos años en el campo de la Traductología.

Monzó destaca como punto de partida de esta concepción los estudios del psicólogo alemán Kurt Lewin (1946), quien, en palabras de la autora:

“[...] desarrolló una teoría de la personalidad según la cual los agentes actúan en función de fuerzas dinámicas antagónicas, que surgen de una tensión constante entre la percepción que los agentes tienen de sí mismos y del medio. Los cambios en el entorno modificarían la presión de las fuerzas que actúan sobre el individuo, y a la inversa, los cambios en el individuo alterarían las fuerzas en las que éste participa.”
(Monzó, 2007: 10)

La teoría de Lewin se centra en el campo y en la posición del individuo como agente en dicho campo, de modo que su actuación en el mismo constituye el método de investigación de las fuerzas y problemas de los agentes. El proceso de transformación se desglosa en tres pasos:

Una fase de *planificación*, que consiste en detectar cuáles son los problemas que afectan al grupo y cómo podrían resolverse. En este trabajo nos detendríamos en concreto en este punto, el análisis del campo y los conflictos entre agentes, partiendo de la interrogación a los propios agentes sobre su realidad. Una fase de *actuación*, dividida a su vez en: una etapa de desbloqueo, en la que se plantean a los agentes qué es lo que hacen mal según el investigador; otra de *intervención*, en la que, una vez despertadas las conciencias, se pone en marcha la acción encaminada a modificar las conductas; y por último, una etapa de *consolidación*, punto

en el que se consigue un nuevo equilibrio y se desarrollan políticas para mantenerlo. Finalmente, nos encontraríamos en la fase de recopilación de datos, en la que se recogen los resultados para evaluar la acción.

Este trabajo debe ir seguido de la difusión de los resultados al grupo. Se trata de un enfoque cíclico puesto que no va encaminado a un objetivo final, si no que éste se va modificando en función de los cambios que se dan en la realidad objeto de estudio. La investigación-acción parte de la interrogación a todos los agentes participantes en el campo sobre su propia realidad, a pesar de que no todos ellos partan de un mismo grado de satisfacción o de una mayor o menor apertura al cambio. Las fases iniciales pueden producir cierto malestar en los agentes y aumentan a medida que avanza la acción, lo cual se puede controlar facilitando al grupo los recursos necesarios o mostrándoles los avances, puesto que la propia inversión que tengan que hacer en el cambio puede debilitar sus energías y hacerlos reticentes al mismo. El agente investigador, por su parte, está legitimado para intervenir en el grupo y promover el cambio, para lo cual, debe estar dotado de determinadas competencias que van *“desde la versatilidad intelectual para trabajar con un amplia gama de teorías, ideas y prácticas hasta la capacidad de anticiparse a los resultados”* (Monzó, 2007: 13). El investigador-actor debe poseer capacidades de análisis, negociación y reacción ante los cambios.

Nos resulta de especial interés el hecho de que Lewin ya plantea la necesidad de que las universidades se dediquen no exclusivamente a teorizar, sino a obtener información de la propia sociedad a través de la creación de centros de investigación. Lewin es también el primero en llevar a cabo proyectos de talleres en las propias empresas para mejorar las relaciones intergrupales, en su caso, interraciales, lo que nos pone en la pista del análisis de la posible colaboración entre grupos de profesionales de la que hablaremos más adelante. Otro punto de nuestro interés en su teoría, es la reacción que ante esta *ciencia social* se produce en distintos grupos de la sociedad: de un lado, aquellos científicos físicos que no creen en su valor, de otro, los grupos en el poder, que pueden ver peligrar su posición social por la influencia que la investigación podría tener en las políticas sociales, y, por último, los trabajadores de la comunidad, también por temor a que sean los propios investigadores, en ese caso, quienes les sustituyan en sus posiciones. El problema es que, en ninguno de los casos, se considera que la ciencia social sólo pretende ofrecer los mecanismos necesarios para una mejora en el trabajo. Por último, destacaríamos la defensa del hecho de que los problemas en las relaciones intergrupales no son sólo un problema de las mayorías, sino que los grupos minoritarios, como el que nos ocupará en este caso, hallan su principal obstáculo en

la falta de confianza y autoestima, tienden a la sumisión y al sentimiento de inferioridad, y, sin un cambio en estas conductas, es imposible que se produzca un avance.

Para terminar, y en lo referente a las objeciones con que nos podríamos encontrar al optar por una línea de investigación-acción, veremos que principalmente se basan en el hecho de la participación en la investigación misma del agente objeto de estudio y en que el estudio busca promover determinados intereses, es decir, hay una ideología comprometida con la justicia social. A su vez, el hecho de que se trata de un modelo casuístico en que se trata de resolver problemas concretos hace que debamos trabajar con grupos pequeños. El investigador debe recoger datos, pero tratarlos con la máxima confidencialidad y no revelar sus fuentes concretas. Una de las principales críticas al respecto es que el modelo es por ello más un trabajo de consultoría que una investigación en sí misma, aunque Monzó defiende que hay una clara distinción entre ambas por el espíritu científico y la constante evolución que definen a la investigación-acción. Se trabaja con modelos teóricos y la obtención de datos se hace en ese mismo sentido, además de mostrarnos la aplicabilidad de dichos modelos a la práctica. El paradigma activo parte del compromiso ante la sociedad y de las acciones para mejorar la realidad de los sujetos más vulnerables que forman parte de ella y ofrece además, lo que nos parece aún más destacable, la posibilidad de estrechar relaciones y abrir vías de colaboración entre el mundo académico y el profesional.

De las teorías de Lewin, a través del análisis de Monzó nos quedamos con los siguientes puntos para nuestro estudio:

- La fase de planificación o diagnóstico, en la que se identifican los problemas que afectan al grupo, puesto que nosotros trataremos de aclarar cuáles son los impedimentos o “puertas cerradas” en nuestro campo que impiden el acceso al traductor profesional.
- Que la investigación-acción parte de la interrogación a los agentes participantes como forma de conocer el grado de satisfacción sobre su propia realidad, aspecto que nosotros plasmaremos mediante el proceso de consulta-entrevista a nuestros contactos.
- La vocación de mejora de la sociedad, a través de la colaboración entre grupos de profesionales. Presentar formas de colaboración entre traductores y agentes del campo del transporte marítimo que ya se dan en la práctica, así como la posibilidad de ampliar las salidas profesionales del traductor jurídico podrían ser futuras vías de investigación como desarrollo ulterior de la presente tesis.

Este apartado describe el diseño del estudio. Puesto que la investigación persigue la creación de un conocimiento objetivo sobre el mundo a través de una observación y un análisis sistemáticos, la exposición de la metodología del estudio es de la mayor importancia. Por supuesto, no existe un solo método de investigación, pero la mayor parte de los enfoques pueden encajarse en una de estas categorías:

- Investigación cuantitativa, generalmente numérica.
- Investigación cualitativa, generalmente no numérica.

Para Earl R. Babbie (2007), la distinción entre uno y otro tipo de investigación es en esencia la distinción entre un enfoque numérico frente a un enfoque no numérico. El primero suele asociarse con una investigación deductiva o positivista, y el segundo con una de carácter inductivo o no positivista (entre ellas, la *investigación crítica*). Cada uno de estos grandes grupos de enfoques es adecuado para un tipo de investigación y en un número creciente de ellas se hace necesario un enfoque denominado mixto, que hace uso parcialmente de ambos y crea una sinergia que permite adquirir un conocimiento nuevo.

“Every observation is qualitative at the outset, whether it is our experience of someone’s intelligence, the location of a pointer on a measuring scale, or a check mark entered in a questionnaire. None of these things is inherently numerical or quantitative, but covering them to a numerical form is sometimes useful.” (Babbie, 2007: 23)

Los investigadores suelen señalar que cuantificar los datos puede contribuir a explicitar lo que se ha observado mediante los enfoques cualitativos y que estos, a su vez, permiten comprender mejor el tema. Abbas Tashakkori y Charles Teddlie (1998) afirman que la combinación de ambos métodos permite un análisis más exhaustivo y completo y llegan a denominar esta tercera vía como el *“third methodological movement”* (Tashakkori & Teddlie 2003: 679).

En el presente proyecto, nos centraremos en un trabajo de investigación de tipo cualitativo que toma como base la consulta a informantes sobre su propia experiencia, lo que nos permitirá trazar las grandes líneas de los problemas del campo, así como de la base de su descripción: agentes, jerarquías y capital.

“In other words, we collect and analyse personal narratives and life-stories because

they are a collection of types or forms –spoken and written- through which various kinds of social activity are accomplished. They are themselves forms of social action in which identities, biographies, and various kinds of work get done.” (Atkinson, 2005: 2)

Por tanto, el método cualitativo nos permitirá acceder al *habitus* de los agentes, a sus intereses, a los modos en los que ejecutan sus estrategias de inversión, a las relaciones entre ellos y a sus posiciones en el campo. Para ello, abordaremos en detalle en primer lugar la investigación de tipo cualitativo, para pasar a un segundo apartado en el que desarrollaremos la metodología utilizada y en concreto el papel que, dentro de la investigación cualitativa, tiene el método de la entrevista.

LA INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

Para este apartado, hemos tomado como punto de partida el tratado de 2012 del psicólogo y sociólogo Uwe Flick “Introducción a la investigación cualitativa”, a la vez que lo completaremos con las aportaciones de diversos autores en una serie de artículos. En concreto, Flick parte de la siguiente definición, que amplía y desarrolla en el transcurso de la obra, para caracterizar la investigación cualitativa por los siguientes rasgos:

“Los rasgos esenciales de la investigación cualitativa (Cuadro 1.1) son la elección correcta de métodos y teorías apropiados, el reconocimiento y el análisis de perspectivas diferentes, las reflexiones de los investigadores sobre su investigación como parte del proceso de producción del conocimiento y la variedad de enfoques y métodos.” (Flick, 2012: 18)

Esta definición queda esquematizada, como punto de partida, en el siguiente cuadro:

- Conveniencia de los métodos y las teorías.
- Perspectivas de los participantes y su diversidad.
- Capacidad de reflexión del investigador y la investigación.
- Variedad de los enfoques y los métodos en la investigación cualitativa.

Figura 2. Rasgos de la investigación cualitativa: Lista preliminar (Ibid.)

Para Flick, la primera de las características supone plantearse el objeto de estudio no aisladamente, sino en la complejidad de su contexto cotidiano. Los métodos deben ser por

tanto abiertos hacia sus objetos y el objetivo de la investigación debe ser en menor medida examinar lo que ya se conoce, sino:

"[...] descubrir lo nuevo y desarrollar teorías fundamentadas empíricamente. [...] son criterios centrales en la investigación cualitativa que los hallazgos se fundamenten en material empírico y que los métodos se hayan seleccionado y aplicado propiamente al objeto en estudio." (Ibid. p. 19)

El siguiente rasgo hace referencia a que este tipo de investigación estudia el conocimiento y las prácticas de los participantes, a través de la descripción de sus interrelaciones en un contexto concreto, explicadas únicamente en relación a este contexto. El tercero de los factores determina que, a diferencia de lo que ocurre con la investigación de tipo cuantitativo, en la investigación cualitativa, la comunicación que se establece entre el investigador y los actores del campo constituye una parte fundamental en la producción del conocimiento. Por último, en cuanto al cuarto aspecto, no existe en este tipo de investigación, según el autor, un concepto teórico y metodológico unificado, sino que los puntos de vista subjetivos son el primer punto de partida.

Ambert et al. (1995: 880) exponen que entre los objetivos de la investigación cualitativa está el de obtener información en profundidad y de forma íntima tomando como base un pequeño muestreo de población. Nos parece importante esta consideración para nuestro proyecto, puesto que nuestra intención es trabajar con una pequeña muestra de agentes de campo pero con representatividad y entrevistarlos en profundidad. Para estos autores, este tipo de investigación supone también conocer cómo piensan los agentes mientras actúan. Consideran que sus objetivos se sitúan en distintos niveles y que este tipo de investigación está especialmente indicado para el estudio de procesos familiares a distintos niveles evitando la tradicional micro-macro dicotomía de la Sociología. Otro de los puntos que jugarían a nuestro favor en este estudio es el hecho de que la investigación cualitativa para Ambert et al. se sitúa más en el contexto del descubrimiento que en el de la verificación, el cual dota a la investigación de un enfoque inductivo, lo que hace que se prioricen los elementos del entorno que los agentes consideran más importantes y no porque hayan sido objeto de un mayor estudio. El proceso investigador va así tomando forma y reformulándose según avanza la observación del campo.

"In brief, qualitative research includes both field observations and analysis of texts when the term text is broadly defined. [...] Above all, qualitative research emphasizes

meanings, the multiplicity of realities in a family, and the general sociopsychological context. Qualitative research is contextual research." (Ambert et al. 1995: 881)

Estos autores definen las formas de investigación cualitativa según sus métodos y se centran en los métodos naturalísticos de investigación cualitativa, que incluyen cuestionarios abiertos, entrevistas en profundidad, estudios etnográficos u observación participativa. Sin embargo, aclaran que se trata de categorías muy amplias que no hacen justicia a la riqueza de procesos que incluye la investigación cualitativa para pasar a enumerarlos, poniendo como ejemplo elementos más sutiles a tener en cuenta en una investigación de este tipo, como la observación visual de la expresión facial.

Los autores presentan diversas escuelas u orientaciones epistemológicas en investigación cualitativa para así mostrar su correspondencia ulterior con los distintos métodos de investigación:

- *Escuela de Chicago*: basada en la observación participativa, los investigadores se introducen en el mundo de los informantes de forma natural, pasan tiempo con ellos, interactúan para ganar su confianza, les interrogan. Obtienen la teoría a partir de los datos.
- *Sociología existencial*: Dan un paso más allá, dando relevancia a las reacciones emocionales e irracionales de los individuos, producidas por sus sentimientos o estados de humor. Para ellos la observación participativa tiene el inconveniente de que los individuos se pueden sentir "atacados" ante la presencia de personas de fuera de su entorno (el investigador), por lo que le dan más importancia a la confianza que se consiga entablar con los informantes y a lo más íntimamente que pueda llegar el nivel de conocimiento de ellos que se tenga más que a la duración de la presencia entre ellos.
- *Fenomenología, Etnometodología y discurso familiar*, que ponderan la importancia del análisis de las manifestaciones del discurso en las situaciones cotidianas, porque van unidas a la naturaleza y bases del orden social.
- *Nueva Antropología o "cuarto movimiento"*: se centra en la deconstrucción de los textos para revelar los imperativos ocultos en el uso que los investigadores hacen de la autoridad, la voz y el estilo y destacan la influencia recíproca entre investigador e informante. Contemplan la escritura y el trabajo de campo como facetas interconectadas de la experiencia investigadora.

- *Feminismo*: Se centra en la posición en la estructura social que ocupa la mujer y en sus experiencias existenciales. No es en sí una epistemología sino que se trata de una teoría abordable desde distintos métodos. Esta visión feminista es aplicable a otras distinciones de tipo social ya sea por raza, clase, cultura o etnia.

Continuando con estos autores, las características de este tipo de investigación serían las siguientes:

- Los investigadores deben permitir que vayan surgiendo y añadiéndose nuevos datos y aportaciones durante el proceso investigador, aunque estos no estuvieran previstos.

Tampoco deben ceñirse al aspecto teórico de la investigación, porque la formulación de una teoría previa podría limitar de partida el proceso investigador.

"In ethnography, for instance, field-workers do not necessarily need the prior specification of a theory because it may introduce premature closure on the issues to be investigated and also leads researchers away from the views of participants in a social setting." (Ambert et al., 1995: 884)

Aunque sí debe existir, o bien un punto de partida basado en ciertos principios teóricos, o bien debe darse que la investigación tenga como objetivo final el contestar a ciertas preguntas no resueltas que se planteen en determinado campo del saber.

- El proceso de la investigación cualitativa es un proceso evolutivo, cíclico, más que lineal. Partiendo de una hipótesis inicial y una aproximación determinada, se recogen datos y a partir de ellos se revisan dichas hipótesis mientras continúa el análisis. Los resultados conducen a su vez al planteamiento de nuevas hipótesis para el desarrollo de futuras investigaciones.
- Los criterios de fiabilidad y validez varían de un tipo de metodología cualitativa a otra, porque se basan en la construcción de la realidad, su propia formulación, en cómo la observan y en la opinión de los informantes.

La adecuación de la muestra depende de muchos factores, como el tipo de preguntas propuestas, la complejidad del modelo estudiado, la disponibilidad de los informantes, el número de personas implicadas, el objeto de estudio, pero es aconsejable para que sea representativa que incluya a individuos tan diversos como el conjunto de la población estudiado, lo que trasladado a nuestro caso será elegir un agente de cada sector implicado en el transporte para obtener distintas perspectivas

del campo. Una adecuada selección de los contactos le conducirá a obtener nuevos informantes en lo que se denomina *efecto bola de nieve*.

Nos parece interesante detenernos en algunas reflexiones de Kvale (2011) al respecto de la acotación de la muestra:

“Entrevista a cuantos sea preciso para averiguar lo que necesitas saber’. En los estudios de entrevistas cualitativas, el número de sujetos tiende a ser demasiado pequeño o demasiado grande. Si el número es demasiado pequeño, es difícil generalizar y no es posible comprobar hipótesis de diferencias entre los grupos o hacer generalizaciones estadísticas. Si el número de sujetos es demasiado grande, apenas habrá tiempo para hacer análisis perspicaces de las entrevistas.

El número necesario de sujetos depende del propósito del estudio. Si el objeto es entender el mundo tal como lo experimenta una persona específica, pongamos que en una entrevista biográfica, este único sujeto es suficiente.” (Kvale, 2011: 70)

Cuñat, siguiendo los postulados de Glaser (1978) y Coyle (1997) mantiene que el investigador no conoce inicialmente el tamaño final de la muestra, porque el tamaño de la muestra está directamente relacionado con la teoría, así, la propia recogida de datos es la que va configurando la muestra final. A medida que el investigador va identificando conceptos y empieza a desarrollar la teoría, necesita incorporar nuevos datos de nuevas empresas y situaciones para encontrar fundamentos más sólidos. Esto es lo que se denomina *muestreo teórico*: un proceso de recogida de datos que generan teoría desde el mismo momento en que se recogen, se codifican y se analiza la información proporcionada y se decide qué datos se recogerán en las entrevistas siguientes, dónde se obtendrán, para obtener la teoría tal como va emergiendo. La teoría emergente es, pues, la que controla el proceso de recolección de datos.

La acotación de la muestra se hace necesaria porque, a medida que el investigador lleva a cabo la recogida de datos mediante el método de la entrevista, se produce un momento en el que se verá obligado a delimitar el objeto de estudio y las preguntas de investigación para no verse desbordado por la cantidad de datos que podría surgir si no existe un trabajo de planificación.

- Procedimientos y ética.

Debe haber coherencia entre los métodos seleccionados y la orientación epistemológica, las preguntas planteadas y la población estudiada. Debemos fijarnos

en lo subjetiva que puede ser la visión del investigador como observador, hasta qué punto influye su propio punto de vista en el trabajo de campo. Para Biernacki y Waldorf (1981), aquí el debate se encuentra en hallar el punto medio entre la “frescura” que aporta esta visión del investigador como parte implicada en el campo, a la hora de revelar las relaciones de jerarquía y por otro lado, el riesgo de la repercusión que esa “familiaridad” con los informantes y el campo estudiado pueda tener en su opinión.

Esta última aportación nos parece relevante porque refleja la importancia que puede tener en nuestra investigación el hecho de que nosotros mismos estemos implicados como agentes en el objeto de estudio, por desempeñar un trabajo que está relacionado con la internacionalización de la empresa y que implica una inmersión en el propio proceso del transporte.

Sin embargo, por otro lado, un segundo grupo de orientaciones subraya la importancia de que la investigación cualitativa sea evaluada según lo cerca que los investigadores estén de las personas y los mundos sociales que estudian. Este segundo tipo de epistemologías dan más importancia al hecho de que el investigador esté cerca del objeto de estudio y que se establezca una relación de mayor empatía con los informantes, con independencia de la subjetividad que eso pueda conllevar, y mantienen que es bueno fomentar ese punto de “intimar”.

En conclusión, lo analizado en este subapartado nos reafirma en la adecuación de situarnos en el modelo de investigación cualitativa porque es una metodología que nos permite obtener información sobre las prácticas de los participantes en el campo y cómo ellos perciben sus relaciones con el contexto, de forma íntima y en profundidad a partir de un pequeño muestreo de la población estudiada. Este modelo dota a la investigación de un enfoque inductivo y está más en el contexto del descubrimiento que de la verificación, como ocurre en el caso de la investigación de tipo cuantitativo. La investigación cualitativa se basa en hallazgos fundamentados en material empírico y en una coherencia entre la selección de métodos y la orientación epistemológica del estudio. Pasamos, pues, a analizar el papel que la entrevista juega dentro de este método de investigación.

LA ENTREVISTA

En esta investigación, cuyo objetivo es realizar un análisis del campo del transporte marítimo desde un paradigma crítico, hemos optado por la entrevista de los agentes como método para recabar datos cualitativos sobre la realidad social. La entrevista en profundidad es un método común de investigación cualitativa en campos de estudio como la Sociología y la comunicación, por la riqueza de detalles que arrojan las contestaciones de los informantes, la facilidad de entablar relaciones humanas que ofrece y la oportunidad de entender la propia experiencia de los agentes en el campo con sus propias palabras y en contexto. Sin embargo, no es un modelo exento de inconvenientes, como la poca amplitud de la muestra con que se trabaja, la subjetividad en el criterio de elección de los entrevistados o la propia subjetividad del entrevistador, también se hace hincapié en la dificultad de la codificación de los datos y en la falta de unidad de criterios sobre cómo hacerlo (Olszewski et al., 2006: 364-365).

Kvale (2011) destaca su importancia en las ciencias sociales y en concreto, en la Psicología, por los avances que ha supuesto en el desarrollo de este campo a lo largo de la historia. Los datos empíricos obtenidos por psicólogos de gran renombre e influencia en la comunidad científica como Piaget o Freud se basan en esta metodología.

“Los métodos cualitativos –que van desde la observación participante en entrevistas hasta el análisis del discurso- se han convertido desde la década de 1980 en métodos clave de la investigación social.” (Kvale, 2011: 29)

Kvale también advierte de los riesgos que puede implicar por la facilidad que para el investigador novel puede presentar el hecho de emprender la entrevista sin preparación o reflexión previas, lo cual puede conllevar que se acumulen gran cantidad de datos de los cuales pocos tengan valor informativo relevante o estén exentos de las propias opiniones subjetivas o de los prejuicios del entrevistado. Además, el autor apunta que este método conlleva una problemática de tipo ético, porque exige recrear un ambiente cómodo en el que el entrevistado esté dispuesto a hablar tranquilamente de datos de carácter personal para su utilización pública posterior, lo cual *“[...] requiere de nuevo un delicado equilibrio entre el interés de investigador por buscar conocimiento interesante y el respeto ético por la integridad de la persona a quien se realiza la entrevista”* (Kvale, 2011: 31). A propósito de la problemática de tipo ético que puede conllevar esta línea metodológica, insiste Kvale en que dichos problemas pueden manifestarse en las diferentes etapas de la investigación. Nos preocupan en concreto aquellos que se refieren a que el propósito de la investigación debe perseguir la mejora de la situación humana investigada, por el nivel o carga de compromiso que puede

planteársenos en nuestro caso para con el objeto estudiado, a la hora de exponer y dar difusión a este proyecto; la ya comentada confidencialidad, en concreto en las fases de diseño de la investigación, análisis e informe: en el primero de los casos porque debemos contar con el consentimiento de los agentes interrogados, asegurarles dicha confidencialidad y advertirles de las posibles consecuencias de sus declaraciones y/o participación en el estudio; en el segundo porque al transcribir los datos se debe encontrar el equilibrio de un lado, entre la confidencialidad de la procedencia de los datos y de otro, el hecho de transcribirlos lo más fielmente posible y poder demostrar su veracidad a la hora de presentar la investigación, siendo que no son del todo comprobables; por último, porque el momento del informar o transmitir ese conocimiento al público supone en cierto modo ya una violación de esa confidencialidad pactada y puede acarrear consecuencias.

Además, y por la naturaleza que *per se* define este método, el proceso de entrevista se manifiesta o acaba plasmándose en un texto, con lo que hay una reinterpretación de los datos obtenidos en la investigación, una reinterpretación de una realidad determinada:

“O bien las entrevistas comprenden los datos, que se transforman en transcripciones (es decir, textos) y se producen interpretaciones de ellas después (en las observaciones, las notas de campo son a menudo la base de datos textual), o bien la investigación comienza en el registro de conversaciones y situaciones naturales para llegar a transcripciones e interpretaciones. En cada caso, encontraremos texto como resultado de la recogida de datos y como instrumento para la interpretación. Si la investigación cualitativa confía en comprender las realidades sociales por medio de la interpretación de textos, dos preguntas se hacen especialmente pertinentes: ¿Qué sucede al traducir la realidad a texto? Y ¿qué sucede realmente al retraducir los textos en realidad o al realizar inferencias de los textos a las realidades?” (Flick, 2012: 43-44)

En referencia a los problemas éticos que se pueden plantear durante el proceso de investigación mediante entrevistas, también nos parece relevante la aportación que Kvale hace en su trabajo en referencia a la posibilidad de elaborar un código deontológico o borrador de *protocolo ético* al planificar la entrevista y la limitación que en una entrevista semiestructurada, no un cuestionario, puede presentar el hecho de tener que fijar las preguntas que se van a realizar por adelantado. Al respecto, el autor concluye que el problema que plantea el método de la entrevista es que cuando se lleva a cabo una investigación abierta de este tipo, un comité ético puede decidir aprobar por adelantado cada pregunta que conforma la entrevista. Esto puede ser viable en un cuestionario pero no en este tipo de

investigación en el que el entrevistador debe estar abierto a la inclusión de nuevos datos que modifican el curso de la entrevista (Kvale, 2011: 50).

Atkinson (2005) también hace hincapié en el método de la entrevista como manifestación de la importancia que están tomando nuevas formas de recogida de datos que reflejan las diferentes formas de cultura y acción social. Por ello, hay que ponderar el papel que en la entrevista juegan las narraciones orales, ya que encierran formas de acción social, puesto que son expresiones de la experiencia del individuo. En palabras de Atkinson: *"Interviews are increasingly the main mode of qualitative data collection, and biographical narratives are among the most important products of such research"* (Atkinson, 2005: 3). Para el autor, las entrevistas son parte del objeto de la investigación etnográfica. Su validez radica no en ser vehículo de recogida de datos en sí mismas, sino en ser parte de la manifestación de la sociedad en que se enmarca: *"[...] narratives are but one example of structured performance through which everyday life is enacted"* (Ibid. p. 5). Además, Atkinson contempla las entrevistas como manifestación de formas organizativas de la sociedad.

Kvale desestima la entrevista como método en algunos supuestos, como lo casos en los que sean necesarias muestras de sujetos más grandes (por ejemplo, en un estudio sobre intención de voto) o en algunos casos en los que pudiera ser preferible la conversación informal o la observación. Considera el autor que se generará un conocimiento más válido a través de esta metodología, caso de que por ejemplo, quisiéramos estudiar el comportamiento de las personas y su interacción con el entorno.

"Si el tema de la investigación atañe a significados más implícitos y comprensiones tácitas, como los supuestos dados por sentido de un grupo o de una cultura, entonces la observación participante y los estudios de campo del comportamiento real complementados con entrevistas informales pueden dar información más válida."
(Kvale, 2011:73)

Dentro del método de la entrevista, y ya en el marco de su tipología, este autor define la entrevista semiestructurada como aquella que trata de entender asuntos del mundo cotidiano vivido desde la propia experiencia de los informantes, tratando de obtener su descripción personal de lo vivido y de los fenómenos que se describen en la investigación. Se parecería a una conversación cotidiana, pero por su carácter profesional, implica un objetivo, un enfoque y unas técnicas específicos. *"Es semiestructurada: no es ni una conversación cotidiana abierta ni un cuestionario cerrado"* (Kvale, 2011: 34).

Kvale caracteriza la entrevista semiestructurada por los siguientes aspectos:

- temático, el mundo cotidiano vivido por el entrevistado
- búsqueda del significado, la interpretación de lo que se dice entre líneas
- no tiene por objetivo la cuantificación de los datos obtenidos, trabaja con lo expresado a través de las palabras
- es descriptiva, no trata de categorizar un fenómeno determinado, sino de verlo en sus diversas manifestaciones
- la especificidad, es decir, no busca opiniones, aunque de éstas también pueda extraer información interesante
- apertura a la aparición de fenómenos inesperados (*ingenuidad matizada* en palabras de Kvale)
- el enfoque de la entrevista debe estar centrado en el asunto de la investigación, pero no debe ser ni totalmente estructurada, ni completamente *no-directiva*, ya que debe estar abierta a las aportaciones que el entrevistado considere de interés
- posibilidad de ambigüedad de las respuestas, que pueden ser reflejo de las contradicciones objetivas del campo estudiado
- apertura al cambio en la respuesta y la descripción: entender la entrevista como “proceso de aprendizaje” tanto de entrevistador como de entrevistado
- sensibilidad hacia el asunto de la entrevista y conocimiento previo
- la interacción concreta que se produce entre entrevistador y entrevistado, la situación específica que se crea, es la base del conocimiento
- experiencia positiva: durante el proceso pueden aparecer “fantasmas” en el relato del entrevistado, por la propia toma de conciencia sobre su realidad, pero también puede descubrir nuevas maneras de entender su propia situación vital

La entrevista semiestructurada ha despertado interés en la comunidad científica como una de las bases metodológicas de la investigación cualitativa, frente a las entrevistas abiertas o, en el otro extremo, las entrevistas estandarizadas o de tipo cuestionario, porque facilitan que los informantes expresen sus puntos de vista de manera relativamente abierta.

Una vez abordada la investigación de tipo cualitativo y en concreto, la entrevista como método de obtención de datos en el que hemos basado nuestro proyecto, pasamos a describir las distintas formas de registro, su codificación y posterior análisis. Para ello, partiremos como marco teórico de la *teoría fundamentada*.

“La Teoría Fundamentada nos permite construir teorías, conceptos, hipótesis y proposiciones partiendo directamente de los datos y no de los supuestos a priori, de otras investigaciones o de marcos teóricos existentes. La teoría generada se desarrolla inductivamente a partir de un conjunto de datos. Si se hace adecuadamente, esto significa que la teoría resultante cuadra al final con la realidad objeto de estudio.” (Cuñat, 2007: 2)

La teoría fundamentada es un método de investigación cualitativa que se centra en el descubrimiento inductivo de teoría basada en datos analizados sistemáticamente. Consiste en tomar un campo de estudio y recopilar datos de diferentes fuentes, como entrevistas u observaciones de campo, para analizarlos posteriormente a través de procedimientos de muestreo teórico. Una vez analizados, se extrae teoría mediante métodos interpretativos antes de ser presentados (Haig, 2006). Es una metodología que trata de construir teoría partiendo de la interacción con datos empíricos sobre fenómenos sociales relevantes que los agentes experimentan en el campo. Estas “problemáticas” surgen de las historias narradas por los informantes sobre un área de interés común con el investigador. La teoría fundamentada se basa en los estudios de Glaser y Strauss (1967) y Glaser (1978), desarrollados posteriormente por Strauss y Corbin (1990, 1994, 1998) y que tienen continuidad en alguno de sus discípulos, como Charmaz (2000), quien sostiene el enfoque constructivista de la teoría, es decir, la construcción de un significado a partir de la recopilación de datos, pero más allá del significado aparente, buceando en el contexto, la situación, los valores, las creencias o la ideología implícitos en las aportaciones de los informantes. En definitiva, hacer visible al informante en la transcripción.

Glaser (1992) mantiene que se trata de una metodología útil para investigaciones en campos que se centran en temas relacionados con la conducta humana dentro de diferentes organizaciones, grupos y otras estructuras sociales.

La importancia de la recogida de datos y el método empleado para ello radican en que, una vez recogidos a través de la consulta, dichos datos se sustancian en un texto, que a su vez, constituye una nueva realidad. Esta nueva realidad sustanciada en un texto es aquella de la que dispondrá finalmente el investigador para extraer sus conclusiones y la que, en última instancia, se presentará ante la comunidad científica.

“La construcción de una nueva realidad en el texto se ha iniciado ya en el nivel de las notas de campo y en el nivel de transcripción y ésta es la única (versión de la) realidad disponible al investigador durante sus interpretaciones siguientes.” (Flick, 2012: 190)

Flick, en un primer paso en el proceso de documentar los datos obtenidos en la investigación, aborda como formas de registro, las siguientes:

1. Mecanismos de grabación (registro de datos mediante grabadores magnetofónicos o de video...) En este procedimiento, se informa a los entrevistados de que se va a llevar a cabo la grabación y se espera que dicha entrevista se produzca “de modo natural”. Debe limitarse a la recogida de los datos necesarios para contestar a la pregunta de investigación y desarrollar el marco teórico. Estos métodos han sustituido a las antiguas notas de los investigadores, a pesar de que el sistema de notas de campo siga vigente, como vemos a continuación y haya sido, de hecho, uno de los métodos vehiculares para nuestro actual proyecto de investigación.
2. Notas de campo. Son el método clásico, las notas deben contener los elementos esenciales de las respuestas e información sobre el desarrollo de la entrevista. Flick opta por anotar las impresiones al acabar el contacto de campo individual. *“Esta producción está marcada esencialmente por la percepción y la presentación selectivas del investigador”* (Flick, 2012: 186).
3. Diario de investigación. Llevar un diario para documentar el proceso de investigación en curso y reflexionar sobre él, en el que se describa el proceso de acercamiento al campo y las experiencias y problemas surgidos en el contacto con el campo o con los entrevistados y en la aplicación de métodos (Flick, 2012: 187). Flick argumenta que estos diarios pueden ser utilizados como “memorandos” en el sentido de Strauss (1987), lo que contribuirá al proceso de construir una teoría.

4. Hojas de documentación, para documentar el contexto y la situación de la recogida de datos.

Kvale incluye en los métodos de grabación de entrevistas la toma de notas y el recuerdo, junto con los del apartado anterior de grabación mediante audio y video, y apunta que la grabadora ha sido la manera habitual de registrar la entrevista (Kvale, 2011: 124). Y sin embargo, deja en cierto modo de lado la toma de notas, puesto que, según el autor, entretiene o puede interrumpir que la conversación fluya de forma natural. Debemos apuntar aquí que el recuerdo y la toma de notas inmediata a las distintas conversaciones han constituido los mecanismos que han servido como base para recoger los datos en el proceso de consulta de nuestro trabajo. Las aportaciones obtenidas mediante entrevistas no se han podido registrar mediante grabadora, ya que la mayoría de tomas de contacto iniciales con informantes se han llevado a cabo vía telefónica o correo electrónico y así el corpus se ha nutrido de la toma de notas posterior a la conversación, que a su vez se basó en nuestra propia memoria sobre la información recibida. Del mismo modo, la transformación en texto de dichas conversaciones orales o transcripción ha tenido como base la toma de notas realizada. Sin embargo, nos parece que la situación ideal es que las aportaciones se basen en conversaciones producidas, en la medida de lo posible, cara a cara y grabadas, siempre que se dé el consentimiento de los informantes.

ESTRATEGIAS DE CODIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTENIDO

A través del análisis comparativo constante, sabremos cuáles de las categorías de datos son relevantes para la teoría y cuándo hemos llegado al final de la recogida, lo cual se produce en el punto llamado de *saturación teórica*, en el que no surgen nuevas evidencias o sucesos que pueden informar del desarrollo del proceso (Cuiñat, 2007: 5).

“La saturación teórica es el criterio a partir del cual el investigador decide no buscar más información relacionada con una determinada categoría, esto supone que no se ha encontrado ningún tipo de información adicional que permita al analista desarrollar nuevas propiedades de la categoría encontrada.” (Ibid. p. 10)

Los conceptos deben agruparse en categorías descriptivas, analizarse a través de sus interrelaciones y hay que ir añadiéndolos a través de este análisis a categorías superiores o *categorías centrales*. Para Glaser (1978), esta categoría central representa un patrón de

conducta y el objetivo de la teoría fundamentada es precisamente generar teoría que describa dicho patrón de conducta o problemática estudiada.

El investigador hace una comparación constante de una serie de indicadores empíricos, que se generan a partir de los datos procedentes del campo (similitudes, diferencias, grado de consistencia). Así, van surgiendo conceptos, mediante un proceso de abstracción, que darán lugar a diferentes tipos de códigos (Cuñat, 2007: 6). A partir de los códigos conceptuales generados y a través de su comparación, se generan las ya citadas categorías centrales, que son la base de la teoría emergente. Cuñat distingue entre códigos sustantivos, que surgen directamente de los datos empíricos del campo; códigos teóricos, generados a partir de la clasificación, ordenación e integración de *memos*⁷ en la teoría (ideas anotadas durante la recogida de datos), más abstractos y que permiten agrupar a los primeros; y códigos *in vivo*, los procedentes del lenguaje empleado por los informantes y que tienen importancia porque quienes los utilizan les asignan un significado muy concreto.

En cuanto a los tipos de teoría emergente, Cuñat (2007), tomando como base los estudios de Glaser y Strauss (1967), hace una diferenciación entre *teoría sustantiva* y *teoría formal*. Mientras que la teoría sustantiva parte de las realidades humanas singulares, porque se alimenta directamente de los datos procedentes de la investigación en curso, de manera dinámica y abierta, la teoría formal puede deducirse directamente de los datos, pero es deseable que se genere a partir de la teoría sustantiva generada previamente (Cuñat, 2007: 8).

EL ANÁLISIS DE CONTENIDO

Para abordar la técnica de interpretación conocida como análisis de contenido y delimitarla, partiremos de la definición de Andréu (2001). El análisis de contenido será la técnica de análisis de datos empleada en el presente trabajo. Andréu lo define como:

“[...] una técnica de interpretación de textos, ya sean escritos, grabados, pintados, filmados..., u otra forma diferente donde puedan existir toda clase de registros de datos, transcripción de entrevistas, discursos, protocolos de observación, documentos,

⁷ Los *memos* son la escritura de ideas teóricas sobre los códigos y sus relaciones tal como le surgen al analista mientras codifica (Glaser, 1978 *apud* Cuñat, 2007: 7). Konopásek (2007: 288) en referencia a la herramienta Atlas.ti también habla de *memos* como comentarios libres que se pueden añadir a uno o más de un (tipo de) objeto. Su importancia y utilización en el análisis va creciendo conforme avanza la investigación.

videos,... el denominador común de todos estos materiales es su capacidad para albergar un contenido que leído e interpretado adecuadamente nos abre las puertas al conocimiento de diversos aspectos y fenómenos de la vida social.” (Andréu, 2001: 2)

Se trata de un procedimiento que se basa en la lectura como documento de recogida de datos, pero de una lectura que se realiza siguiendo el método científico. A diferencia de otras técnicas de investigación sociológica, su complejidad radica en que combina a la vez observación y producción de datos, interpretación y análisis de los mismos, por lo que el investigador tiene una gran responsabilidad en ambas tareas. Texto y contexto son fundamentales en este tipo de análisis, es decir, de un lado, lo que se infiere de un texto mismo, literalmente hablando, de otro, el sentido oculto que se pretende transmitir.

Piñuel (2002) denomina análisis de contenido:

“[...] al conjunto de procedimientos interpretativos de productos comunicativos (mensajes, textos o discursos) que proceden de procesos singulares de comunicación previamente registrados, y que, basados en técnicas de medida, a veces cuantitativas (estadísticas basadas en el recuento de unidades), a veces cualitativas (lógicas basadas en la combinación de categorías) tienen por objeto elaborar y procesar datos relevantes sobre las condiciones mismas en que se han producido aquellos textos, o sobre las condiciones que puedan darse para su empleo posterior.” (Piñuel, 2002: 2)

El texto debe abrirse al contexto, a la situación comunicativa en la que se produce, a los factores sociales, psicológicos, culturales e históricos de producción y recepción. Piñuel también habla de la relevancia que los esquemas sociales o conocimientos sociales previos que poseemos acerca de los demás tienen en el acto comunicativo, no sólo en aspectos básicos como la edad o el aspecto físico de las personas, sino en lo referente a su estatus social, el rol que desempeñan dentro de un grupo. Todos estos factores tienen una influencia en nuestra forma de comportarnos.

Flick (2012) incluye lo que él denomina *análisis cualitativo del contenido* entre otras estrategias de codificación (teórica, abierta, axial, selectiva, temática y análisis cualitativo del contenido) y la define como un procedimiento clásico para analizar material textual caracterizado por el uso de categorías, *“que se deriva a menudo de modelos teóricos: las categorías se llevan al material empírico y no se desarrollan necesariamente a partir de él, aunque se evalúan repetidamente frente a él y se modifican si es necesario. Sobre todo, y contrariamente a otros enfoques, la meta aquí es reducir el material”* (Flick, 2012: 206). Para desarrollar este modelo, Flick se basa en el procedimiento de Mayring (1983) por el cual:

primero, se define el material y se selecciona aquello que sea relevante para responder a la pregunta de investigación; en segundo lugar, se analiza la situación de recogida de datos, con preguntas del tipo: ¿cómo se generó el material?, ¿quién estuvo implicado?; tercero, se lleva a cabo el análisis formal del material y de cómo está documentado; en cuarto lugar, se define la dirección de análisis de los textos seleccionados (la pregunta de investigación del análisis debe estar definida de antemano); seguidamente, definimos la técnica analítica; y por último, definimos las unidades de análisis.

El análisis de contenido es un método que se caracteriza por criterios de *objetividad* y *sistematización* (Berelson, 1952: 18), entendiendo, el primero, por su capacidad de someterse a verificación por otros investigadores y el segundo, que pueda ser objeto de sometimiento a pautas ordenadas. Berelson también le asigna los adjetivos de *cuantificable* y *manifiesto*, es decir, que la información pueda ser codificada o cifrada numéricamente, que sea posible un recuento de unidades o indicadores del fenómeno social estudiado. Manifiesto, en el sentido de que la codificación de los datos sea fiable. Mediante el recurso a otros autores, como Holsti, se podrían matizar los parámetros de *cuantificación de los datos* o *datos manifiestos*, concluyendo que el objetivo fundamental del análisis de contenido es la inferencia, es decir, el contenido simbólico o mensaje que encierran los datos, y que va más allá de su significado latente o directamente observable (Holsti, 1969: 5). Autores como Krippendorff destacan la importancia del contexto (Krippendorff, 1990: 28). *“En definitiva, el investigador social puede reconocer el significado de un acto situándolo dentro del contexto social de la situación en la que ocurrió”* (Andréu, 2001: 3).

La de Bardin (1996) en los estudios de Andréu podría ser una definición que englobara todos los aspectos comentados:

“[...] el conjunto de técnicas de análisis de las comunicaciones tendentes a obtener indicadores (cuantitativos o no) por procedimientos sistemáticos y objetivos de descripción del contenido de los mensajes permitiendo la inferencia de conocimientos relativos a condiciones de producción/recepción (contexto social) de estos mensajes.”
(Bardin, 1996: 32)

Los siguientes son los componentes del análisis de contenido, basándonos en el artículo de Andréu (2001), que vamos a desarrollar con aportaciones de otros autores:

- Determinar el objeto de análisis: ¿cuál es el problema a investigar? Determinar el problema equivale a *“seleccionar una dirección, un evento, una situación, un hecho un comportamiento y delimitar el tiempo, el espacio, las personas y el contexto donde se*

decide investigar” (Andréu, 2001: 11). A partir de ahí debe surgir una serie de preguntas que el investigador debe tratar de aclarar.

Seguidamente, el investigador debe recurrir a las fuentes bibliográficas o a su conocimiento previo sobre el tema, para crear un marco teórico para la realidad estudiada. Nos parece que esto podría contradecirse con algunos de los estudios que hemos analizado entorno a la teoría fundamentada cuando mantenían que no hay que recurrir a las fuentes bibliográficas hasta el último estadio del proceso y sólo para comparar la teoría emergente obtenida mediante el análisis de datos. En nuestro caso, hemos definido un marco teórico previo basándonos en la propia experiencia en el campo y lo hemos cotejado con fuentes bibliográficas y con la documentación derivada del transporte mediante la triangulación, como veíamos en lo referente al diseño de la investigación. Entendemos que lo que mantiene la teoría fundamentada es que no se puede elaborar una teoría hasta que no se hayan analizado los datos, puesto que son dichos datos, mediante la inferencia, los que nos arrojarán la teoría, pero no que no se pueda partir de un marco teórico determinado para el análisis de los datos, con lo que estaríamos hablando de dos cosas distintas y no habría contradicción.

Nos parece que la siguiente aportación de Andréu refuerza nuestro anterior argumento:

“Una vez que tenemos claro el problema a investigar y el marco teórico en el que se encuadra procederemos a la elección del material que puede estar dado a priori o bien el objetivo determinará el universo de documentos. En el primer caso, los objetivos de investigación dependen de los documentos disponibles y en el segundo caso, la elección de los documentos depende de los objetivos.” (Andréu, 2001: 12)

En el marco teórico se permite poner de manifiesto el posicionamiento o ideología que el investigador sobre el tema objeto de estudio pero esa “idea de partida” no ha de confundirse con prejuicios o estereotipos que no estén fundamentados científicamente.

Piñuel (2002) habla en este estadio de la metodología del análisis de contenido de *“selección de la comunicación que será estudiada”* (Piñuel, 2002: 7-8), es decir, no se dan los mismos formatos comunicativos según el tipo de situación objeto de estudio, por lo que diferencia, según los objetivos de la investigación aplicada a esos formatos

o situaciones comunicativas, entre análisis de contenido de carácter exploratorio, descriptivo y verificativo y/o explicativo (Ibid. p. 8-9). El primero se refiere a un análisis basado en un corpus de textos que predefine la problemática a tratar, las categorías de análisis que se van a utilizar y cuáles son los medidores más adecuados al corpus en cuestión; el segundo trata simplemente de identificar y catalogar la realidad empírica de los documentos, además de partir de los contextos en los que se inscribe el material de análisis; por último, el análisis verificativo se centra en las inferencias que se pueden hacer al estudiar el contenido, como por ejemplo, extraer una predicción.

Por lo que se refiere a la unidad de análisis de la que podemos partir, Andréu (2001) distingue entre unidades de muestreo, unidades de registro y unidades de contexto. Las primeras son las porciones de la realidad observada objeto de análisis, las segundas son parte de la unidad que se pueden analizar de forma independiente, como una palabra, un concepto o un símbolo semántico, y las terceras son las porciones de la unidad de muestreo que deben examinarse para caracterizar una unidad de registro, con la que puede coincidir, o a la que puede ampliar (por ejemplo, un párrafo).

- Determinar las reglas de codificación.

Andréu (2001) hace referencia al tratamiento mediante reglas de los datos en bruto para representarlos en índices numéricos o alfabéticos. Basándose en los estudios de Bardin (1996), clasifica las reglas de la siguiente manera: *presencia*, la presencia o ausencia de ciertos elementos puede ser importante dependiendo del tema de que se trate; *frecuencia*, la importancia de una unidad de registro depende de su frecuencia de aparición; *frecuencia ponderada*, la comparativa entre los diferentes elementos que aparecen; *intensidad*, la intensidad de una noticia puede determinar un sistema de enumeración; *dirección*, debe quedar reflejada la bidireccionalidad de un texto; *orden*, entendido como aparición temporal, importancia o función de las unidades de registro; y *contingencia*, presencia simultánea en un momento dado de dos o más unidades de registro en diferentes niveles de códigos o de contextos.

- Determinar el sistema de categorías.

Clasificar elementos en categorías implica “*buscar lo que cada uno de ellos tienen en común con los otros*” (Andréu, 2001: 15). Comprende, de un lado, el inventario o

aislamiento de elementos, por otro, su clasificación, es decir, someterlos a una cierta organización. Para Piñuel (2002) las categorías surgen de una mirada determinada hacia el objeto de estudio.

Según el diseño de análisis del objeto de estudio podemos distinguir: análisis de contenido *horizontales* o *extensivos*, que utilizan un corpus extenso y son típicos del análisis cuantitativo para tratamiento estadístico; *verticales*, que utilizan corpus reducidos o de un solo caso (aquí el significado deriva más de las relaciones, las oposiciones y el contexto, que del muestreo, por tanto, no son aptos para análisis de tipo cuantitativo); *transversales*, basados en la oposición de muestras de corpus textuales que difieren, por ejemplo, ante la postura tomada respecto a un tema; *longitudinales*, aquellos que analizan corpus en distintos momentos de su trayectoria; y *triangulares*, entendiendo triangulación como "*recogida y comparación de distintas perspectivas sobre una misma situación de comunicación*". Este tipo de análisis hace referencia o bien a comparar la descripción, explicación y evaluación de contenidos analizados en una investigación con otras llevadas a cabo sobre el mismo objeto, o bien, dentro de una misma investigación, a la combinación de técnicas, entre ellas, el análisis de contenido, utilizadas para validar los datos (Piñuel, 2002: 12).

Respecto a las técnicas de análisis de contenido, hay que considerar dos aspectos fundamentales para la elaboración, registro y tratamiento de datos. Una es la normalización de procedimientos para la investigación y la otra es la elección del software que mejor se ajuste a la misma. En el primer caso, nos referimos al conjunto de procedimientos interpretativos y de técnicas de refutación conocido como *protocolo* (Piñuel, 2002: 17). Dicho protocolo rige la segmentación del corpus, el registro de datos y su tratamiento, y el procesamiento posterior. Debe ser lo suficientemente objetivado para que el estudio de diferentes corpus, pero correspondientes a los mismo procesos e igualmente representativos, conduzca a los mismos resultados. Los protocolos constan de dos tipos de guías de procedimiento: el *libro de códigos* y la *ficha de análisis*, entendiendo este libro de códigos como un manual de instrucciones que establece la naturaleza del corpus, las unidades de análisis a considerar, para saber en qué casos abrir una ficha de análisis, cómo rellenar dichas fichas y darlas por concluidas, cómo construir una bases de datos de segundo y tercer orden a partir de esos registros iniciales y cómo obtener estadísticas, correlaciones, etc. entre los datos. La ficha de análisis es similar a un cuestionario de encuesta. A diferencia de la encuesta, en que ya se conoce el número de encuestados

a quien va estar dirigida, en el análisis de contenido la muestra es el propio corpus, se sabe con cuánto material se cuenta y cómo segmentarlo pero no cuantas unidades de análisis va arrojar el proceso.

- Comprobar la fiabilidad del sistema de codificación-categorización

Esta fase se refiere a factores como la seguridad de que los datos se obtengan con independencia del suceso, instrumento o persona que los mide, que sean constantes en todo el proceso de análisis, que se haya alcanzado un acuerdo entre los codificadores sobre la asignación de las unidades de análisis a las distintas categorías.

- Inferencias

Hablamos de “[...] *deducir lo que hay en un texto. El analista de contenido busca algunas conclusiones o extrae inferencias –explicaciones- ‘contenidas’ explícitas o implícitas en el propio texto*” (Andréu, 2001: 19). Hace referencia a las intenciones, actitudes, posicionamientos ante una situación determinada que se pueda deducir de lo que los hombres escriben o expresan verbalmente. Agar considera las inferencias como lo que une los datos de forma coherente. Para el autor las inferencias conectan diferentes fragmentos de conocimiento entre sí y del conocimiento con el mundo que lo rodea (Agar, 1983: 54).

Entre las tipologías de análisis de contenido, Andréu (2001) distingue el *análisis de contenido temático*, cuya técnica más frecuente sería la de identificar unidades que pertenecen a una determinada temática, con independencia de las relaciones surgidas entre ellas (por ejemplo, lo que hace el programa de análisis de contenido Anatex de Raymond Colle de 1988, basado en la técnica KWIC: *Key-word in context*); el *análisis de contenido semántico*, que define relaciones de significado conforme a una estructura e incluye todas las unidades que concuerden con ella (como el *análisis de matriz semántica*); y el *análisis de contenido de redes*, centrado en la posición relativa de ciertos componentes, como la ubicación de un elemento léxico en un discurso, lo cual implica una ideología determinada y da lugar a una esquema de la organización semántica del discurso en forma de red (aquí un ejemplo de herramienta para la creación de redes semánticas es SEMNET)⁸.

⁸ Para una exhaustiva descripción de las herramientas de software para el análisis de textos, tratamiento lingüístico o bancos de datos, ya sean aplicadas al contenido, en las que incluiríamos el software destinado al análisis cualitativo (entre el que se encuentra, por ejemplo, el programa Atlas.ti) o a la transcripción de software (audio y video), análisis de datos sobre acontecimientos de referencia o análisis cualitativo, podemos recurrir al listado detallado de Piñuel en su artículo ya referenciado de 2002. Konopásek (2007) también aborda la codificación de datos y el análisis de contenido en la investigación cualitativa a través de la herramienta Atlas.ti.

Para concluir este apartado y en lo referente a nuestro proyecto en concreto, nos proponemos realizar varios estudios *in situ* para obtener una perspectiva de mercado, basados en un muestreo reducido pero lo suficientemente representativo de cada uno de los grupos profesionales involucrados en el sector del transporte marítimo de mercancías. En primera instancia, llevaremos a cabo la recogida de datos. Esta partirá, de un lado, del contacto inicial con el despacho de abogados de confianza, dedicado, entre otros asuntos, al asesoramiento de una aseguradora. Tomaremos esta visita (en la que introducimos una perspectiva etnometodológica en nuestro estudio) como punto de partida para observar si, en el desarrollo de su actividad, este despacho debe recurrir a traductores y si, en caso de que la respuesta fuera afirmativa, ante qué tipología de traductores nos encontramos: si se trata de agencias o de traductores freelance. También nos servirá esta técnica ciertamente participativa para establecer contacto con otros abogados, el segundo despacho citado, especializado, esta vez, en Derecho marítimo y del transporte, con los que continuaremos la investigación. De otro, contamos con informantes del sector navieras, a los que trasladaremos nuestras inquietudes para averiguar si los ejemplos de externalización de servicios o colaboración con profesionales de la traducción es extrapolable al resto de agentes del transporte, es decir, si se encuentran con la necesidad de traducción en el desarrollo de su actividad.

Seguidamente, observaremos la frecuencia con que este tipo de documentos llega a estos profesionales y cuál es el tipo de traducciones al que se deben enfrentar: contratos, documentación que acompaña el transporte, informes de instituciones y si la frecuencia permite hablar de una dedicación exclusiva en este ámbito o hablamos de encargos puntuales. Y por último, ver si se han dado o son posibles vías de colaboración traductores-despachos de abogados o traductores trabajando en las propias empresas del sector del transporte o bufetes de abogados especializados. El método de análisis cualitativo tendrá, en definitiva, como objetivo, hacer un estudio de los agentes, sus relaciones y la intervención del profesional de la traducción en el campo, para dar una visión crítica del mismo. Todo ello con la finalidad de descubrir si los problemas derivados del intercambio lingüístico se solucionan o no de forma interna, por agentes no profesionales de la traducción y cuáles son eventualmente las políticas de traducción que se fijan en el campo del transporte marítimo.

La parte empírica y aplicada de nuestro estudio se basará en presentar la codificación e interpretación de los resultados obtenidos en el proceso de consulta a los agentes, consecuencia de haber aplicado los distintos métodos esbozados de recogida y análisis. Al hilo de esta interpretación, iremos avanzando en la descripción del campo, a la vez que integramos

los resultados con las líneas teóricas presentadas en la primera parte del trabajo. Con ello intentaremos verificar la hipótesis y, también, la adecuación del marco escogido a nuestro objeto de estudio.

PARTE II. ESTUDIO APLICADO

Esta segunda parte de nuestro trabajo la dedicaremos al análisis del campo en que se generan los documentos de transporte marítimo y para ello aplicaremos la ontología de Pierre Bourdieu (1980, 2008). De este modo, conoceremos la especificidad del contexto en que se produce la documentación, ya que, en este trabajo y en línea con otros estudios traductológicos, observamos la traducción como proceso y producto de un contexto social en el que interactúan los individuos.

Empezaremos abordando la evolución del transporte, dado que, como señala Bourdieu, un estudio social no parte de un ahora descontextualizado, sino que se relaciona con la evolución del campo analizado. Nuestra sociedad tiende cada vez más al intercambio transnacional, no sólo por las relaciones comerciales que se establecen con la venta de mercancías vía marítima, lo que conforma nuestro objeto concreto de estudio, sino también, desde una perspectiva más amplia, por la circulación de bienes culturales que supone todo intercambio, en especial el documental. Es asimismo importante para un estudio como el que nos ocupa el papel que la traducción desempeña en la cultura receptora, considerando las culturas nacionales como grupos dentro de un sistema más amplio supranacional. Este intercambio de bienes culturales constituye un ámbito autónomo respecto al espacio económico mundial (se trata del mercado de bienes simbólicos).

Vivimos en una sociedad en la que se están cuestionando los antiguos sistemas de gobierno para dar paso a nuevos modelos organizativos basados en la globalización. El desarrollo económico de un país va unido a una nueva concepción de la infraestructura portuaria, que implica una nueva demanda y una ampliación de instalaciones, innovaciones tecnológicas, uniones entre empresas y nuevos modelos de asociacionismo. Todos estos factores conforman una realidad en la que el empresario como operador multimodal y, en general, los agentes implicados en el transporte, cobran relevancia como agentes sociales del cambio, porque la fuerza unida de los agentes hace que éstos puedan influir en la sociedad y llevar a cabo acciones en nombre del colectivo. El capital cultural que gestionan y que les comporta su conocimiento, se ve reforzado por un capital social que les reporta reconocimiento, y que pueden invertir individualmente, pero también colectivamente, para obtener beneficios en el campo y la sociedad. Esto sin olvidar que, en la realidad estudiada, como en otros contextos, el traductor puede desempeñar un papel relevante como mediador lingüístico entre distintas culturas.

Seguidamente, definiremos la visión actual de la disciplina de la que nos ocupamos, el Derecho marítimo y, en concreto, la legislación relativa al transporte, para saber si nos hallamos ante un campo jurídico autónomo. De ser así, podríamos hablar de un área temática con unos contenidos concretos, que pueden constituir la base de otra posible vía de especialización para el traductor jurídico: aspectos como el acaparamiento de encargos o la aplicación comercial de técnicas y saberes propios, compartidos por un grupo profesional dedicado a la misma actividad, según lo visto en el análisis de la Sociología de las profesiones de Monzó (2006).

El análisis crítico de este trabajo lo llevaremos a cabo en tres apartados distintos:

- Los **elementos materiales**: El Derecho. Hablaremos del Derecho marítimo y del Derecho del transporte, para delimitar la materia y observar su posible autonomía. El hecho de que la legislación en nuestro campo se halle dispersa en regulaciones de diversa naturaleza, que abarcan no sólo el Derecho privado, sino también el Derecho público nacional e internacional, tiene consecuencias en temas de jurisdicción y organización administrativa y, en definitiva, en elementos de distribución de poder. Conocer los convenios internacionales y cuáles son los mecanismos de integración que utilizan los ordenamientos internos, para incorporarlos en caso de oposición entre normas, refleja cómo las normas institucionales acaban convirtiéndose en normas rutinarias y organizan las prácticas sociales (lo que sería el *habitus institucional*). Conocer las consecuencias de lo anterior en la regulación de las ventas marítimas, tampoco sometidas a una legislación única para su formalización, es fundamental, en términos de capital cultural, para el traductor que quiera especializarse en este campo.
- Los **elementos personales**: Los agentes. Veremos cuál es el papel que cada uno desarrolla en el campo. La cantidad de capital que poseen les confiere una posición relativa y una capacidad determinada de actuación. Definiremos así pues a los agentes con estas coordenadas y los diferenciaremos, para establecer sus jerarquías y relaciones de interdependencia, además de dar constancia de sus posibles solapamientos. Responderemos a quién emite o gestiona qué ante la autoridad pertinente, bien sea una autoridad portuaria, aduanera, etc., a cuáles son los agentes con funciones de asesoramiento sobre tipos de contratación y a cómo los agentes, agrupados en asociaciones, han establecido sus propias reglas que, en forma de capital incorporado, acaban por incluirse en los contratos. En definitiva, pretendemos estudiar cómo se manifiesta, pues, el poder de decir el Derecho a través de estos documentos,

en términos de Foucault, cuál es el discurso autorizado. En todo este entramado, trataremos de vislumbrar el lugar que ocupan, respectivamente, abogados especializados y profesionales de la traducción.

- Los **elementos formales**: Los documentos. Son el objeto del encargo de traducción, por lo que es necesario ofrecer un panorama sobre qué tipo de documentos se generan, quién los produce, cuáles son sus funciones y cómo, a través de las trayectorias de los textos, podemos dibujar el proceso del transporte. En términos de poder, y dada la base ontológica utilizada en este estudio, necesitamos saber quién está legitimado para decir el Derecho en cada caso y de qué autoridad está investido, siguiendo las teorías de Foucault esbozadas en la primera parte de este trabajo, para establecer cuáles son los motivos por los que ciertas cláusulas se incluyen en la documentación del campo. En el ámbito de la traducción, además, deberemos conocer si estamos ante documentos de tipo formulaico emitidos en una sola lengua, cuyo uso se ha generalizado en la práctica también por razones de hegemonía histórica, o si existen junto con ellos otros documentos que dan más libertad a la redacción en cada una de las lenguas nacionales y por tanto, pueden ser más susceptibles de encargo para el profesional. Conocer estos documentos también implica para el traductor una aproximación a los elementos personales que intervienen en su firma, su contenido, sus funciones o el peso específico de dichos documentos como valor probatorio, por citar un ejemplo.

Además, detallaremos y observaremos el funcionamiento de los organismos a los que están sometidos los agentes en el ejercicio de su actividad y los diferentes modelos de asociacionismo de los propios agentes, que imponen a sus miembros reglas de actuación en el campo e intentan dejar fuera del “juego” (en términos de Bourdieu) a la competencia. Contemplaremos estas asociaciones también en su desarrollo histórico para comprender su importancia en la actualidad.

En un epígrafe posterior, partiremos de las posiciones, relaciones y luchas en el campo social que nos ha aportado la visión sistémica de la geografía social del campo, para estudiar someramente el contrato de compraventa y la relación entre importador y exportador. Al respecto, veremos las obligaciones y derechos de las partes en el contrato, a través de un nuevo elemento, los Incoterms, y el capital cultural y social que éstos aportan, como usos de comercio aceptados con carácter general que hay que conocer para moverse en el ámbito de

la exportación de forma correcta. Analizaremos estas mismas relaciones a través de diversos documentos, entre ellos, el contrato de seguro, puesto que nos servirá para ejemplificar las jerarquías y las luchas, ya que el aseguramiento de la mercancía es una de las justificaciones para que los agentes entren en juego y nos sirve de aproximación a las relaciones de poder institucionalizadas y objetivadas en los textos. Esta tipología de contrato nos llevará a abordar la importancia de las cláusulas preestablecidas en la contratación (capital cultural institucionalizado) por las instituciones británicas Lloyd's e ILU (*Institute of London Underwriters*) y cómo estas, a través del capital cultural y social de un grupo que ostenta el conocimiento en determinada parcela del Derecho, son reconocidas por el resto de agentes, e invierten, por ende, ese capital en capital económico. Veremos cómo, a su vez, el resto de agentes luchan frente a las aseguradoras por obtener el aumento de beneficios mediante la ampliación de los supuestos contemplados en las cláusulas –conflicto ortodoxia-heterodoxia–. En definitiva, cómo luchan agentes e instituciones con competencia social y técnica reconocida y legitimada en el campo por el monopolio del Derecho. Asimismo, veremos cómo las decisiones de los tribunales, que tienen discreción para decir el Derecho, se aceptan como legítimas y acaban incorporándose a la práctica a través de la doctrina.

Hablaremos posteriormente de los Clubes de Protección e Indemnización (P&I), como otra forma de organización de agentes en forma de mutua aseguradora, por su interés en lo referente a la organización gremial según la Sociología de las profesiones, ya que pone de manifiesto, de nuevo, cómo los agentes que intervienen en un campo se unen para llevar a cabo acciones en nombre del colectivo que les suponen beneficios sociales. También porque, a través de ellos, se plasma cómo Historia y Sociología están interconectadas (Bourdieu) y por qué estas instituciones necesitaron en sus orígenes del apoyo de la fuerza para hacerse valer (Foucault). Los clubes P&I también invierten formas de capital que objetivan en la documentación en la práctica.

Finalizaremos el estudio aplicado con la parte relativa a los resultados arrojados por el proceso de consulta, en la que mostraremos que los litigios por faltas y las reclamaciones por daños en la mercancía exigen la intervención de abogados y constituyen una parte importante de los documentos que pueden dar lugar a necesidades de traducción. Temas como la agilización de los trámites legales, la reducción de la documentación en papel y sus consecuencias para la traducción son puntos de reflexión que hemos extraído del proceso de consulta y que se muestran también en el mismo. Además, presentaremos posibles vías de colaboración traductores-agentes e instituciones, a partir de algunas experiencias que se han

dado ya en nuestro campo y cuáles son las consecuencias de las políticas de gestión del multilingüismo en el acceso del traductor al campo.

EL CAMPO OBJETO DE ESTUDIO EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN: EVOLUCIÓN LEGISLATIVA COMO ESTRATEGIA DE DISTINCIÓN

En esta parte, para comenzar a abordar el estudio aplicado, desarrollaremos la importancia del transporte marítimo y en concreto de los puertos en la proyección internacional de un país y sus consecuencias en su posición económica en la realidad de un mundo que tiende cada vez más a la globalización. Para ello, resulta fundamental conocer la evolución de todo el aparato logístico, cómo se ha desarrollado históricamente y hablar del crecimiento al que estamos asistiendo en lo referente a los puertos como plataformas logísticas y la intermodalidad del transporte de mercancías. Al fin y al cabo, es en este escenario donde cobra sentido la figura del operador logístico como agente del campo que estudiamos y donde se genera todo el volumen de documentación que nos ocupa como foco de interés de este trabajo.

Las infraestructuras de transporte marítimo tienen relevancia en el desarrollo económico de una zona, puesto que facilitan el comercio y el acceso a los mercados internacionales. Los puertos desempeñan un papel transcendental en la cadena de transporte por ser nodos de transferencia modal y por su función de plataformas logísticas, por lo que hay que considerar los puertos como realidad multifuncional y polivalente con importantes efectos sobre la cadena logística y la vida de las ciudades en las que se sitúa (Sánchez Pavón, 2007: 911). La optimización o la deficiencia de las infraestructuras portuarias afectan al valor de exportación de un producto, puesto que repercuten en su flete o el valor del transporte como coste añadido. El correcto funcionamiento logístico influye en la concepción de la eficiencia productiva que tengamos de una empresa. El proceso de globalización de las economías hace necesario un sistema internacional de comunicaciones que tenga un buen funcionamiento, lo que conlleva la apertura al mercado exterior y el crecimiento económico:

"La logística –entendida como proceso de planificación, organización y control de las actividades dirigidas a la gestión eficiente y efectiva de los flujos de mercancías desde los puntos de adquisición de materias primas, de los productos en curso de elaboración a través del proceso productivo de la empresa, de los productos terminados hasta el cliente final, además de los relativos flujos informativos- se impone a partir de los años 60 del siglo XX como una función de creciente importancia para la definición de las estrategias empresariales. La logística recompone en una única área empresarial responsabilidades previamente dispersas entre varias funciones (transporte, almacén, gestión de existencias, mercadotecnia, producción), y reincluye la

gestión de los flujos de transporte dentro de los objetivos empresariales más amplios de optimización del resultado global de la empresa." (Musso, 2004: 12)

En la última década hemos asistido a un crecimiento espectacular del tráfico de los flujos comerciales por vía marítima, con una triplicación del tamaño de los buques portacontenedores en el último quinquenio, unido a una profunda dinámica de fusiones y adquisiciones en el ámbito de las líneas regulares y a un aumento relevante de las operaciones de transbordo de contenedores.

Los puertos que proponen este tipo de actividades son los que más han crecido, puesto que contar con estos avances los hace más atractivos a la hora de captar mercancías. El crecimiento de determinados puertos del área mediterránea, como el de Valencia⁹, hace necesario que los gobiernos potencien y desarrollen la capacidad del país para prestar servicios de transporte y ayuden a los empresarios a sacar provecho de la liberalización de los mercados. El puerto de Valencia se posicionaba ya en agosto de 2013 en el primer lugar de España y el segundo de Europa, por delante de los puertos de Algeciras y de Rotterdam, respectivamente, según el *Top 100* de los puertos contenedores mundiales de acuerdo con un artículo de la *Lloyd's List*¹⁰. Valencia había experimentado un aumento en el año 2012 con respecto a 2011 de un 3.3%, con 4,469.954 TEUs¹¹. De acuerdo con el citado artículo, la estrategia de Valencia se ha centrado estos años en desarrollar un sistema de red portuaria mixto, capaz de facilitar tanto el tránsito como las operaciones de importación/exportación de mercancías. La ampliación de maquinarias, en concreto nuevas grúas, planificada para verano de 2013, junto con la expansión del recinto portuario (con conexiones a la red nacional ferroviaria), habría favorecido la expansión del puerto, mejorando la calidad del servicio y aumentando su productividad.

Toda esta actividad relacionada con el tráfico marítimo en un mundo globalizado genera, a su vez, un gran volumen de documentación, que se emite mayoritariamente en inglés y que, por tanto, tiene que ser traducida a otras lenguas:

⁹ Para una profundización sobre la posición estratégica de los puertos de la Comunidad Valenciana y en concreto, sobre el liderazgo en tráfico de contenedores del puerto de Valencia en el Mediterráneo ver Antonelli y Díez Orejas, 2007: 1328-1329.

¹⁰ Artículo disponible en <http://www.lloydlist.com/ll/sector/Insurance/article428389.ece> el 12/09/2013, según noticias de 30/08/20 de la página de *Lloyd's List*.

¹¹ Unidad de medida, acrónimo del término inglés *Twenty-foot Equivalent Unit* (contenedor de 20 pies).

“The sea is a medium that links people the world over. Maritime transportation around the globe nowadays accounts for huge turnover figures. This results in great commercial activity of a multicultural and multilingual nature, where most transactions are carried out in English. It is not surprising therefore that maritime activity generates a large amount of translation work, especially from English into other languages.” (Del Pozo, 2011: 95)

Además de los avances en el ámbito logístico de los puertos, son asimismo necesarios los esfuerzos en el marco jurídico para favorecer la integración de los países. Así lo apunta también González Laxe definiendo el sistema americano de regulación marítima, la *Ocean Shipping Reform Act* de 1998 (OSRA), por oposición al sistema europeo, regido por el Tratado de la Unión Europea de 1992, que en sus artículos 85 y 86, apunta lo siguiente:

“Este nuevo equilibrio pone de manifiesto la emergencia de ciertos arcos territoriales: ganan cuota de mercado las terminales mediterráneas y, sobre todo, debemos reseñar la consolidación de los nuevos hub’s, como Gioia tauro o Algeciras, o el aumento de los tráficos en los puertos de Génova, Barcelona, Valencia, y El Pireo, lo que manifiesta un fuerte crecimiento económico de las regiones del sur-europeo que se aprovechan de las nuevas redes de infraestructura que permiten interconectar las mencionadas instalaciones portuarias con los centros económicos europeos.” (González Laxe, 2004: 62)

Asistimos a un aumento de la demanda de instalaciones y servicios portuarios para responder a las nuevas necesidades de los mercados, a la vez que crece la búsqueda de movilidad de los operadores que solicitan terminales con servicios específicos, con lo que se establecen nuevas condiciones para la competencia, los operadores se instalan en distintos puertos, y se establecen nuevas jerarquías. El horizonte de los puertos es, según González Laxe (2004), el aumento de la productividad, la especialización de las terminales portuarias y el desarrollo de *puertos secos* para extender el área de influencia del puerto, lo que exige una buena conexión intermodal, la construcción de zonas de actividades logísticas, el desarrollo de planes de calidad y los sistemas de información electrónica.

Este nuevo panorama ha tenido consecuencias sociales en la actual situación de los puertos marítimos. Ciertos autores esgrimen que los mercados están siendo sometidos a los oligopolios (ya que cada armador posee su zona de influencia), que son cerrados (en el sentido de que los servicios de líneas marítimas se crean por necesidad de la demanda de los

cargueros) y que están fragmentados (porque limitan el espacio económico, aislando a ciertas áreas y a determinados países) (Sánchez Pavón, 2007: 911).

En el marco actual, según Freire Seoane y González Laxe (2007), debemos tener en cuenta la nueva figura del empresario que actúa como operador multimodal u operador logístico frente a terceros, el cual interviene en todos los procesos del transporte y está relacionado con los participantes en la actividad portuaria. También asistimos a una tendencia a la fusión y la adquisición de empresas y formación de alianzas entre las mismas para reducir costes unitarios y aumentar los ingresos. Los tráficos se desplazan a nuevas áreas, se polariza el comercio en pocos puertos y algunos de ellos se dejan fuera de las rutas comerciales. Uno de los aspectos más relevantes en la logística portuaria es el de la *intermodalidad* o la combinación de medios de transporte para mejorar la competitividad y captar cargas.

“Un factor que ha influido de manera destacada en dicha evolución es la aparición del transporte multimodal, ya que los puertos han de ofrecer no sólo instalaciones para el desarrollo de las actividades marítimas, sino que han de ser ejes de comunicación con otros medios de transporte [...]” (López Pampín y González Liaño, 2004: 9)

De este modo, los puertos se han convertido en plataformas logísticas, *hubs* marítimos o nudos de redes, que facilitan que se lleve a cabo de forma global, ágil y segura la manipulación y el traslado de la mercancía. Esta nueva concepción de los puertos permite concentrar procesos “puerta a puerta” sin que se rompa la cadena del transporte y generar productividad por el nivel de carga que permite albergar un muelle de contenedores.

“En la más reciente operativa del transporte marítimo de mercancías, se ha pasado del concepto «puerto a puerto» al de «puerta a puerta». Este hecho supone la penetración de los hinterland portuarios hacia el interior del territorio y la necesidad de hacer confluir los distintos modos en las cercanías de los puertos, haciéndose precisas nuevas zonas donde ubicar infraestructuras.” (Sánchez Pavón, 2007: 911)

Asimismo, se han producido innovaciones organizativas y tecnológicas, unidas al desarrollo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). Veremos en este trabajo cómo ha afectado en última instancia a la traducción el hecho de que ciertos procesos en puerto hayan sido sometidos a informatización, lo cual repercute en trámites cotidianos en lo referente a la documentación: rellenar formularios vía electrónica para la entrada y salida de contenedores, por ejemplo. Además, contemplaremos la aparición de nuevos modelos institucionales, organizativos y de gestión de la industria del transporte y sus consecuencias en el campo que estudiamos.

VISIÓN SISTÉMICA DE LA TRADUCCIÓN DE DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

En este epígrafe, ofreceremos una descripción de la tarea profesional de traducir documentos de transporte marítimo a través de una mirada poliédrica:

- Elementos materiales: El Derecho.
- Elementos personales: Los agentes. Geografía social del campo.
- Elementos formales: Los textos. Documentos que se generan en relación con el transporte marítimo de mercancías.

ELEMENTOS MATERIALES: EL DERECHO

Cuando tratamos de delimitar nuestro ámbito de estudio y acotar lo referente a transporte marítimo en materia de legislación, nos encontramos, en primer lugar, con el hecho de que no podemos desligarlo del Derecho marítimo y de las dificultades conceptuales que éste presenta en su seno. Así, partiremos del análisis que Ignacio Arroyo (2009) ofrece de esta parcela del Derecho a la hora de definirlo y establecer su grado de autonomía, centrándonos en los siguientes objetivos:

- En primer lugar, saber si nos hallamos ante un Derecho especial, como *“conjunto de normas que se aplican a un sector de la realidad social, necesitado de un tratamiento jurídico diferenciado”* (Arroyo, 2009: 25). De este modo, sólo se entendería que existe una disciplina jurídica en el caso de que fuera posible acotar un determinado objeto de conocimiento, una materia delimitada por unos criterios concretos, con unas normas de una determinada naturaleza jurídica. A la cuestión, este autor responde que el Derecho marítimo es el conjunto de relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan con el mar, por lo que el mar y lo marítimo constituyen los criterios delimitadores de la materia (Ibid.) Esta afirmación dotaría de autonomía a la disciplina, no sólo en el plano científico, sino también en los niveles legislativo, judicial y académico. El autor mantiene que el Derecho marítimo, como disciplina científica *“entendida como un conjunto de saberes, articulados en un sistema y con unos principios propios”* debe reivindicar, de un lado, su autonomía legislativa (un conjunto de normas propias no dependientes de otra rama del ordenamiento jurídico); de otro, judicial: reservar el

derecho de juzgar sus causas a tribunales especializados; y por último, académico: reconocerla como disciplina autónoma en los planes de estudio.

- En segundo lugar, hacer patente que, por el contrario, el Derecho marítimo y por ende la legislación relativa al transporte se conciben en el marco de un Derecho general que incluye, como observa Arroyo, aspectos de Derecho privado, pero también de Derecho público, nacional e internacional.

La falta de uniformidad legislativa del Derecho marítimo también se aborda de forma muy clara en los estudios de Orts Llopis (2006). La autora, basándose en las aportaciones de De la Fuente y Echarri (1999), pone de relieve que uno de los problemas más graves de la negociación internacional que deben tener en cuenta las partes es el derivado de las controversias que pueden surgir de la interpretación o aplicación de un contrato. Para Orts Llopis, la peculiaridad de los mercados internacionales y la existencia de legislaciones mercantiles uniformes, son factores a tener en cuenta y que hay que procurar resolver por las partes. Por otro lado, no existe una jurisdicción internacional de Derecho privado, por lo que cuando surge un pleito entre dos entidades de nacionalidad diferente, no existe un tribunal al que ambas partes puedan someterse. Esto tiene como resultado, como suele suceder en temas de seguros marítimos, que las partes acaban sometándose a un tribunal nacional (normalmente el anglosajón) donde no están en situación de igualdad, normalmente por cuestiones lingüísticas y de desconocimiento de las leyes. Todo ello se agrava aún más cuando esta situación se produce con un país con sistema de Derecho continental, sometido a un sistema tan ajeno y distinto como el anglosajón (Orts, 2006: 165-166).

De hecho, la legislación del transporte marítimo se encuentra dispersa en documentos de diversa índole:

- El Código de Comercio, en su libro III “del comercio marítimo”, que regula lo referente al buque, las personas que intervienen en el comercio marítimo, los contratos especiales y otros temas de riesgos, daños y averías¹². Esta

¹² El 25 de septiembre de 2014, en pleno proceso de elaboración de la presente tesis, entró en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima (LNM). Esta ley supuso la derogación, entre otras normas, de la antigua regulación que sobre comercio marítimo contiene el libro III del Código de Comercio, así como de otras “vetustas” leyes como la Ley de Hipoteca Naval de 1893. Aunque esta ley viene a regular las principales instituciones de Derecho marítimo, no establece una regulación completa de esta disciplina jurídica, que sigue regulándose en otras normas del ordenamiento jurídico. La LNM prevé la elaboración, en el plazo de tres años, de un Código de la Navegación Marítima en el que se refunda el texto de la propia ley y otras normas reguladoras de las instituciones marítimas (López Quiroga et al., 2014: 44):

regulación fue derogada por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima (LNM).

- Las leyes especiales aprobadas junto al Código, como puede ser la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque, de 22 de diciembre de 1949 (LTM)¹³. En concreto, esta ley quedó también derogada con la entrada en vigor de la LNM en septiembre de 2014.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).
- La Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ 6/1985), que en su artículo 86 ter.2.c) atribuye a los juzgados de lo mercantil competencias en el orden jurisdiccional civil sobre las pretensiones referentes a la aplicación del Derecho marítimo.
- Los convenios internacionales marítimos incorporados a nuestro ordenamiento interno (citamos los que nos puedan servir de aplicación en el presente trabajo):
 - El Convenio de Bruselas de 1924
 - Las Reglas de la Haya-Visby de 1968
 - El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*), aprobado en la Conferencia de Ginebra de 1974 y promovido por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (Organización Marítima Internacional), de aplicación obligatoria desde 1 de julio de 2004 que establece el reparto de tráfico de línea regular entre los países signatarios
 - El Convenio de Hamburgo de 1978 sobre el transporte marítimo de mercancías, que regula el contrato de transporte marítimo

“En todo caso, las normas de la LNM se supeditan a la preferente aplicación de lo establecido en los tratados internacionales y en las normas comunitarias. Con esta salvedad, en aquellas cuestiones no reguladas por la LNM se aplicarán, con carácter supletorio, tanto las leyes y reglamentos que complementen la citada LNM, como los usos y costumbres marítimos (a los que expresamente se remiten diversas disposiciones de la LNM, esencialmente, al regular el contrato de fletamento); a falta de ello, y no siendo posible la aplicación analógica de la LNM, se aplicará el Derecho común (art. 2).”

¹³ Derogada por la letra d) de la disposición derogatoria única de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (B.O.E. de 25 julio) el 25 de septiembre de 2014.

- La Convención de las Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional de mercaderías aprobada en Viena en abril de 1980
- El Convenio de Montego Bay, de 10 de diciembre de 1982, sobre el Derecho del mar
- El Tratado de la Unión Europea de 1992, que en sus artículos 85 y 86 establece el sistema europeo de regulación marítima
- El Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías de 2009 o Reglas de Rotterdam

El primero de estos textos internacionales, el Convenio de Bruselas, nace con la vocación de unificar la materia legislativa sobre el conocimiento de embarque y se verá modificado por los Protocolos de 1968 –Reglas de Visby– y 1979. Asimismo, dicho convenio llevó a la implantación en España de la Ley de 22 de diciembre de 1949. El Convenio de Hamburgo de 1978, posterior en el plano internacional, no está ratificado por España. A caballo entre ambos y para evitar la complicada situación que generaba el rechazo de los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico) al anterior convenio (Arroyo, 2009), se elaboró en Rotterdam el Convenio sobre transporte marítimo de mercancías (Reglas de Rotterdam) aprobado en diciembre de 2008.

Tal como consta en la página¹⁴ de UNCITRAL (*United Nations Commission for the Unification of International Trade Law*), el Convenio de Rotterdam desarrolla y moderniza antiguos convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar, en particular, el convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924) ("las Reglas de La Haya") y sus Protocolos ("las Reglas de La Haya-Visby"), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978) ("las Reglas de Hamburgo").

“A nivel internacional y en organismos como el IMF (Russo, 2002), UNCITRAL o UNIDROIT, la necesidad de producir versiones idénticas de los distintos tratados internacionales causa grandes quebraderos de cabeza a la maquinaria traductológica de dichos organismos, así como a los tribunales que dirimen las disputas entre estados, pues con frecuencia no existen equivalencias que puedan determinar un sentido idéntico y común a todas las versiones.” (Orts, 2006: 155-6)

¹⁴ http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

La diversidad en la regulación referente al transporte marítimo que acabamos de analizar se manifiesta en la dispersión no sólo en cuanto a régimen jurídico y legislación aplicable, sino también en temas de jurisdicción. En concreto, repercute en términos de organización administrativa, factor que, por extensión podrá afectar a la distribución de poder en el campo objeto de nuestro análisis. De hecho, la administración marítima se encuentra disgregada en cuanto a funcionamiento entre diferentes departamentos ministeriales y diversas administraciones, como también apunta Arroyo (2009).

“Las ventas marítimas carecen de una regulación legal específica. Ni la Convención de Viena sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, de 11 de abril (ratificada por España el 17 de julio de 1990), ni el Código de Comercio las mencionan. Ahora bien, como pertenecen al tipo contractual de compraventa, resulta aplicable, bien la Convención de Viena de 1980, si son compraventas internacionales; bien el Código de Comercio y el Código civil si los contratos son nacionales o, siendo internacionales, cuando las materias objeto de conflicto no estén reguladas en el Convenio.” (Arroyo, 2009: 184)

Por último y en materia de legislación, en concreto por su incidencia directa en el papel de la traducción en el campo, debemos citar la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil¹⁵ y más exactamente lo dispuesto en su artículo 144 en materia de traducción oficial. Este artículo pone de manifiesto la visión estatal en esta materia y el papel residual al que se relega la actividad traductora, aceptando la traducción “privada” de los documentos presentados a juicio y dejando la puerta abierta a la labor del traductor profesional sólo y únicamente en caso de impugnación por desacuerdo con la versión presentada.

¹⁵ Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 144. Documentos redactados en idioma no oficial.

1. A todo documento redactado en idioma que no sea el castellano o, en su caso, la lengua oficial propia de la Comunidad Autónoma de que se trate, se acompañará la traducción del mismo.

2. Dicha traducción podrá ser hecha privadamente y, en tal caso, si alguna de las partes la impugna dentro de los cinco días siguientes desde el traslado, manifestando que no la tiene por fiel y exacta y expresando las razones de la discrepancia, se ordenará, respecto de la parte que exista discrepancia, la traducción oficial del documento, a costa de quien lo hubiese presentado.

No obstante, si la traducción oficial realizada a instancia de parte resultara ser sustancialmente idéntica a la privada, los gastos derivados de aquélla correrán a cargo de quien la solicitó.

Este artículo, como veremos en la parte de la interpretación de los datos arrojados por el proceso de consulta, está muy interiorizado por los abogados como agentes en nuestro campo y tiene consecuencias en la gestión del multilingüismo en los despachos.

En este apartado nos proponemos ofrecer una visión de los agentes que intervienen en el proceso del transporte marítimo de mercancías. Observaremos las distintas relaciones que existen entre ellos, así como sus jerarquías o relaciones de interdependencia. Pretendemos mostrar si en estas relaciones se pueden dar conflictos en el campo por solapamiento de funciones, así como dar a conocer quién se encarga de cada una de las funciones en cada parte del proceso, así como de emitir la documentación o gestionarla ante los organismos competentes a los que está sujeto el campo, como la autoridad portuaria y la aduana.

“El transporte marítimo es una actividad comercial compleja en la que intervienen diferentes figuras, desempeñando cada una de ellas distintas funciones dentro de las etapas que conforman el transporte de mercancías.” (López Pampín y González Liaño, 2004: 37)

AGENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

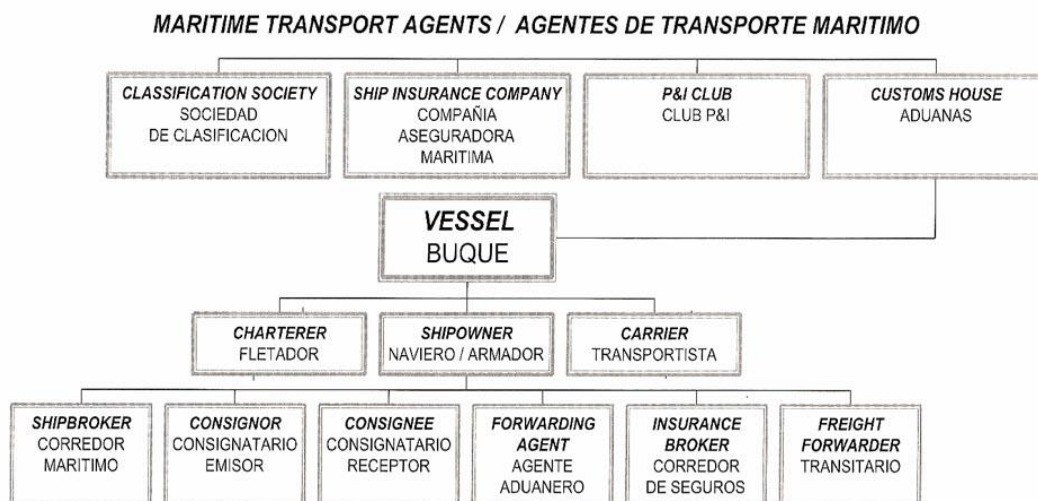


Figura 3. Fuente: López Pampín y González Liaño, 2004: 39

Diferenciaremos, siguiendo el análisis de Ana López Pampín e Iria González Liaño en su tratado sobre inglés marítimo (2004), aquellos cuya actividad se centra en la explotación del buque y sus agentes. Por lo que respecta a los primeros encontramos las siguientes figuras:

- Propietario del buque, naviero o armador (shipowner), que es el encargado de la explotación del buque, tanto náutica como comercial.

El naviero es el propietario del buque que se encarga de explotarlo por su cuenta y riesgo y lo representa en el puerto en que se encuentre. Arroyo (2009), dándonos una visión más exhaustiva desde el punto de vista jurídico, nos acota el término con la siguiente definición:

“Empresario marítimo es la persona, física o jurídica, que con carácter habitual y en nombre propio desarrolla una actividad empresarial que tiene por objeto la explotación o utilización del buque. El naviero es, por tanto, el titular de la empresa marítima [...]. En España, el empresario marítimo se conoce bajo la expresión «naviero», siendo el empresario titular de la empresa marítima.” (Arroyo, 2009: 100)

Arroyo, sin embargo, añade:

“Pero los términos «titularidad» y «propiedad» no son idénticos, siendo esencial que el empresario disponga de los buques por cualquier título (propiedad, arrendamiento, fletamento, usufructo, etc.) [...]. Lo habitual es que el naviero sea una persona jurídica, una sociedad mercantil al amparo de alguno de los tipos societarios (sociedad anónima, sociedad de responsabilidad limitada, sociedad cooperativa).” (Arroyo, 2009: 103)

Por su parte, el armador no tiene por qué ser necesariamente el propietario del buque, aunque Remigi Palmés lo define como *“empresario marítimo, propietario de buques, arma los buques (los pone en condiciones de navegar). Puede operar con sus buques o cederlos a navieras para que éstos lo hagan”* (Palmés, 2010: 58). Resulta importante la apreciación de este autor sobre el hecho de que si opera con sus buques actúa como fletante en las pólizas de fletamento o/y como porteador en el caso de contratos de transporte marítimo internacional (conocimientos de embarque).

Así pues, en lo referente a los elementos personales del conocimiento de embarque, como agentes del campo que intervienen en la firma del documento tratado en el epígrafe anterior, el armador es, pues relevante para nuestro estudio, como *“persona que asume, formal o materialmente, la obligación de transportar las mercancías por mar en régimen de conocimiento de embarque”*, junto con el cargador, que *“es la persona que celebra el contrato de transporte, obligándose a entregar las mercancías en origen y a pagar el precio convenido”* (Arroyo, 2009: 158-159). Esta definición incluye tanto al “cargador

contractual”, el que contrata, como el “cargador efectivo”, aquel que entrega las mercancías para su transporte. Podemos añadir una tercera figura, que es el destinatario o receptor, como persona distinta al cargador, a quien van dirigidas las mercancías, aunque el cargador puede ser al mismo tiempo destinatario, con lo que a veces se utiliza el término *titular de las mercancías* para designar indistintamente a ambos.

- Fletante o transportista (*carrier*) y que se encarga de la explotación náutica del buque, proporcionando al fletador un medio para el transporte de mercancías.
- Fletador o agente de fletamento (*charterer*), que es la persona física o jurídica que contrata un buque al transportista con fines comerciales, por un viaje o tiempo determinado, por lo que paga a cambio un flete.

De nuevo, Ignacio Arroyo clarifica la cuestión al respecto de estas figuras, cuando dice que:

“Los términos «armador», «naviero», «propietario del buque», «empresario de la navegación», «fletante» y «fletador» suelen emplearse indistintamente en la práctica comercial. Sin embargo, no son expresiones idénticas porque jurídicamente representan contenidos distintos.” (Arroyo, 2009: 101)¹⁶.

El autor aclara que el armador es aquel que arma o equipa el buque, dejándolo en condiciones para la navegación. Su función es sólo una actividad preparatoria de la navegación, por lo que el armador puede no ser naviero, sino que habitualmente es el propietario, que puede explotar por sí el buque o cederlo a un tercero, al que se denomina *naviero*. Por tanto, es el naviero quien explota el buque, dedicándolo a una actividad de navegación marítima. El propietario del buque es el que ostenta la propiedad sobre la nave, pudiendo coincidir o no con el armador o el naviero. Sin embargo, Arroyo apunta que, con frecuencia, los formularios emplean la expresión *propietario* (*shipowner*) para referirse al naviero como titular de los contratos de explotación del buque: fletamento, transporte,

¹⁶ “Frente a la tradición histórica mercantil, que ha venido (y, en algunas normas, sigue) reservando el término de naviero para referirse al empresario de la navegación marítima, la LNM, sin ignorar la figura del naviero, hace del llamado armador el sujeto esencial de su regulación. En efecto, no sin poder ser objeto de fundada crítica, la LNM distingue entre armador y naviero, para posteriormente y a lo largo de su extenso articulado, omitir prácticamente cualquier referencia a la figura del naviero. La LNM define al armador como aquella persona que, siendo o no el propietario del buque, tiene su posesión y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad (art. 145.1).” (López Quiroga et al., 2014: 50)

remolque etc. Por último, los términos fletante y fletador (*charterer*) son los elementos personales que intervienen como parte en el contrato de fletamento, pero suelen corresponder en la práctica a las figuras del armador y el naviero respectivamente, puesto que son los que asumen el empleo del buque y los que responden como porteadores frente a los titulares del cargamento.

Fernández Carbajal (2002: 1) añade a los anteriores los conceptos de: capitán (*master*), como “*persona que, estando en posesión del título correspondiente, ostenta la mayor autoridad a bordo del buque*” y que representa los intereses del armador en el mismo; el de piloto o primer oficial (*mate*) quien “*asiste al capitán en sus funciones y, desde el punto de vista comercial, es el encargado de controlar las mercancías embarcadas*”, y el de cargador (*shipper*), que se encargaría de entregar las mercancías para el embarque y que puede ser el fletador o un representante suyo, aunque, como apreciamos en documentos marítimos, puede ser el propio vendedor de la mercancía.

Volviendo a López Pampín y González Liaño (2004), las figuras cuya actividad se centra en la explotación del buque pueden actuar a través de agentes, que son los intermediarios que actúan en nombre del principal en un puerto en particular, a cambio de un porcentaje sobre el negocio pactado y que serían los siguientes:

- Consignatario emisor (*consignor*) “*en representación del naviero, vinculado a éste por contrato de mandato y comisión mercantil*” (López Pampín y González Liaño, 2004: 37), puede actuar en nombre de varios. El contrato le obliga a temas de tipo administrativo, técnico y comercial: captación de cargas, atención al buque durante la escala, y lo que es más relevante en el marco de este estudio, gestión de documentos ante la autoridad portuaria o ante la aduana, etc. Fernández Carbajal (2002) lo denomina *consignatario de buques* (*ship's agent*).¹⁷

“*La doctrina distingue acertadamente entre los consignatarios de buques que son auxiliares del naviero y los que se dedican a esa actividad en nombre y por cuenta propia y son, por tanto, empresarios de consignación.*” (Arroyo, 2009:109)

Por lo que respecta a esta figura, siguiendo las pautas de López Pampín y González Liaño (2004), en lo referente a los agentes que actúan en representación de otros, el naviero puede hacerlo a través del consignatario, con lo que se pueden dar conflictos en

¹⁷ Cabría hablar del papel relevante de que goza en el campo esta figura en cuanto al cobro de fletes –que después liquidan a navieras o armadores a los que representan–, al ser estos porteadores de la mercancías, así como los recargos sobre los mismos (CAF, BAF...) (Palmés, 2010).

cuanto a la responsabilidad por daños y pérdidas en las mercancías transportadas. Arroyo (2009), desde una perspectiva más puramente jurídica, es claro al respecto:

“Una de las cuestiones que ha originado mayor controversia en la práctica ha sido la relativa a la responsabilidad del consignatario por daños y pérdidas sufridos por las mercancías transportadas. La jurisprudencia ha sido vacilante, declarando su responsabilidad al identificarlo con el naviero [...]. Sin embargo el artículo 73.2 LPEMM parece haber zanjado la cuestión cuando dispone que «la responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque [...] Cuestión distinta es cuando el consignatario asume las obligaciones directamente frente a los cargadores, no como comisionista o agente del naviero, sino por cuenta propia [...]; y otro tanto cabe decir de las obligaciones que haya contraído por cuenta del naviero pero contratando en su propio nombre y callando el de su principal, pues en esos supuestos excepcionales se aplicaría la doctrina de la representación indirecta (art. 246 C. de C.).” (Arroyo, 2009: 109)

Aunque veamos que el Código de Comercio puede parecer claro en esta cuestión, la jurisprudencia ha desviado esta problemática en otro sentido:

“Recientemente la doctrina legal del TS se ha inclinado claramente a favor de la responsabilidad del consignatario por daños o pérdidas a las mercancías causados durante el transporte marítimo como si del mismo naviero se tratara. Así, las SSTS de 20 de diciembre de 2006 y 26 de noviembre de 2007.” (Ibid.)

Los tribunales tienen, pues, discreción para decir e interpretar el Derecho. Poseen capital simbólico que hace que sus decisiones sean aceptadas como legítimas y acaben incorporándose a la práctica como capital cultural a través de la doctrina. Es una situación inherente a la práctica ortodoxa. El tribunal tiene una posición de poder en el campo que hace que esté por encima de resto de agentes, a pesar de que existan dos ortodoxias en disputa, el campo ofrece mecanismos para integrar estas desavenencias. El poder de decir el Derecho, pero desde la interpretación ortodoxa, suele producir cambios en el campo.

- Consignatario destinatario de las mercancías (consignee) o consignatario de la carga según Fernández Carbajal (2002).

El *consignee* en el conocimiento de embarque es el consignatario de la mercancía, es decir, el que la recibe. Quien figura como *consignee* en el B/L es el único que puede retirar la mercancía en destino. *“Puede ser el importador, el agente de aduanas del importador y en los créditos documentarios, el banco del importador que le está avalando la compra”* (Palmés, 2010: 68). El *notify* es aquel a quien se le notifica que la mercancía ha llegado a destino. Lo habitual es que sea el importador o su agente de aduanas y puede coincidir o no con el *consignee*.

- *Forwarding agent* o agente encargado de la tramitación del despacho aduanero que actúa en representación del transportista, en caso de importación o exportación de mercancías. Remigi Palmés (2010) habla de agente de aduanas, como la persona física facultada, por cuenta de terceros (empresas importadoras y exportadoras), para realizar los trámites de despachos de mercancías ante la aduana en operaciones de importación, exportación o tránsito. Entre sus funciones están la de presentar ante la aduana la documentación necesaria para el despacho, realizar los trámites necesarios para todas aquellas mercancías sujetas a reconocimiento físico, atender a los requerimientos de la aduana en caso de realizarse una inspección física de la mercancía y abonar en nombre del propietario de la mercancía conceptos como los aranceles.
- Transitario (*freight forwarder*), que es un operador intermediario que representa los intereses de los propietarios de la mercancía (importador o exportador), pero no del armador. Negocia condiciones de transporte, organizándolo *“door to door”* (de origen a destino). *“No realiza los transportes materialmente, sino que los coordina, contrata y controla las operaciones”* (López Pampín y González Liaño, 2004: 38).

Palmés (2010) lo define como:

“[...] gestor de transporte, es la persona física o jurídica cuya actividad puede definirse como la coordinación del transporte de mercancías. El transitario está vinculado a todos los profesionales del comercio exterior ya que necesita de todos ellos para poder gestionar el transporte y todos los servicios logísticos asociados hasta el punto de entrega de la mercancía.” (Palmés, 2010: 9)

El transitario ofrece servicios globales que posteriormente subcontrata y se aconseja recurrir a sus servicios cuando la empresa que importa o exporta no tiene demasiados conocimientos sobre el transporte y el proceso logístico, o se encuentra ante operaciones de mucha complejidad.

Fernández Carbajal (2002) concluye que el transitario suele asumir también las funciones de corredor de seguros y agente de aduanas, aunque mantiene la autonomía de ambas figuras.

- Corredor de seguros (*insurance broker*), que contrata el seguro del buque o de la carga, aunque dicha función la suele asumir el transitario. No es una compañía de seguros, puesto que contrata externamente.
- Corredor marítimo (*shipbroker, chartering broker, cargobroker*).¹⁸ Es la persona física o jurídica encargada de la consulta o asesoramiento sobre la conveniencia o no de un contrato, estableciendo las relaciones entre su cliente y las otras partes interesadas. Entre sus funciones están las de poner en contacto al fletador y al fletante, ser conocedor de las líneas de determinado puerto, ejercer de intermediario entre exportadores e importadores o llevar a cabo acciones para obtener una carga y gestionar su transporte. Carece de responsabilidad en la ejecución de los contratos sobre los que asesora.

En referencia al mercado de buques de navegación libre, destacamos las siguientes observaciones de Fernández Carbajal al respecto de esta figura y de su intervención en la contratación del transporte:

“En la contratación de este tipo de buques juega un ‘destacado papel la figura del agente de fletamento o corredor marítimo’ que, como ya hemos explicado antes, actúa de intermediario entre el armador y el fletador a la hora de negociar las condiciones en las que se va a efectuar el transporte. Dichas condiciones aparecerán recogidas en un contrato que el corredor presentará a ambas partes para su firma una vez se haya logrado el acuerdo, y que recibe el nombre de ‘póliza de fletamento (charter party)’ [...] con el fin de facilitar las negociaciones, las asociaciones de armadores han ido elaborando, teniendo en cuenta su experiencia, unos modelos de pólizas que sirven de base para la negociación.” (Fernández Carbajal, 2002: 4)

¹⁸ Son a la vez mediadores y fedatarios públicos, aunque la segunda función haya caído en desuso. La figura no posee un tratamiento unitario y se rige por normas convencionales uniformes, aprobadas por organizaciones marítimas privadas del ámbito internacional: el “Código de ética profesional, aprobado por la Asociación de Corredores y Agentes de Buques” (ASBA, 1986) y los “Principios de la BIMCO de 1987 sobre consignaciones y fletamentos marítimos” (Arroyo, 2009:109-110).

Apreciamos pues, a nuestro entender, una manifestación en del poder de decir el Derecho en estas agrupaciones de armadores, en cuanto que establecen pólizas tipo y lo que se refiere a las normas relativas a su redacción.

Como personal colaborador terrestre del naviero, Arroyo también desarrolla las figuras del gestor naval y del naviero-gestor o *shipmanager*. El primero es el director general de la empresa marítima y su persona de máxima confianza, mientras que el segundo sería un empresario de servicios exclusivamente marítimos. Así pues, no es una figura en dependencia del naviero, como en el primer caso, sino que se trata de empresarios independientes en relación de colaboración: *“Quiere decirse que su actividad consiste en la prestación de servicios y se concreta específicamente en la gestión de determinados negocios marítimos ajenos”* (Arroyo, 2009: 108).

Otras figuras serían:

- Empresario de carga y descarga. Las “empresas de manutención o de carga y descarga” se encuentran reguladas a nivel administrativo por el Real Decreto 371/1987, de 13 de marzo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques (Arroyo, 2009: 110). Su explotación está sometida al régimen de concesión o autorización administrativa y surgen de la creciente especialización que está adquiriendo el transporte marítimo, puesto que realizan actividades tradicionalmente reservadas al transportista, como la estiba y la desestiba, el transbordo, la carga y la descarga, traslado en zona portuaria, o depósito, entre otras.
- Consolidador. Para Palmés (2010), también llamado *grupajista*, es el profesional del transporte que se encarga de unificar y agrupar la mercancía en unidades completas de transporte. Suele ser un transitario, aunque en la práctica observamos que no tiene por qué, que agrupa en contenedores (en el/los puerto/s de origen) todas las mercancías que capta y las consigna a su representante (desconsolidador) en el/los puerto/s de destino.
- Despacho de abogados. Hemos estimado conveniente añadir esta categoría para englobar todos los temas legales que se puedan generar a raíz de los conflictos que se puedan dar en temas de transporte y, a la vez, porque nos sirve de punto de partida para ver cuál es la intervención del traductor en el ámbito de la traducción de documentos legales, objetivo de este trabajo. La labor del despacho de abogados especializado en Derecho marítimo cubre una amplia casuística entre la que podemos destacar las reclamaciones relativas a los agentes consignatarios y transitarios. Estos abogados asesoran y litigan en asuntos de diversa naturaleza:

En lo referente al buque:

- Contratos de construcción, compraventa y reparación de buques y financiación marítima; contratos relativos a la utilización del buque (fletamentos marítimos y arrendamiento de buques); avería gruesa; abanderamiento y registros; tramitación administrativa en general.
- Gestión integral de reclamaciones por daños o pérdidas en la mercancía, robos y faltas, daños y perjuicios causados por retrasos en la entrega, impago del precio del transporte, incumplimiento de la tarifa contratada o cálculo incorrecto del peso o volumen de la mercancía transportada, paralizaciones, peritajes...
- Accidentes marítimos como fuegos o explosiones, colisiones, hundimientos o daños al medio ambiente, salvamento y contratos de remolque
- Embargo preventivo de buques¹⁹ e hipoteca naval²⁰

En temas de seguros:

- Reclamaciones en vía de regreso por parte de compañías de seguros, asesoramiento y resolución de litigios, ya sea en temas referentes a Clubes de Protección e Indemnización, casco y máquinas o carga

Los abogados acuden a las juntas arbitrales de transporte y a los tribunales en defensa de los intereses de los agentes del campo, pero también intervienen y asesoran en compraventas internacionales, Derecho de la Unión Europea y de la competencia y en temas de administración portuaria como concesiones o autorizaciones y procedimientos administrativos sancionadores. Además, y en lo que nos afecta en el marco de la

¹⁹ “Con derogación de la disposición final vigésima sexta de la Ley de Enjuiciamiento Civil (disposición derogatoria única de la LNM), la LNM regula el embargo preventivo (inmovilización en puerto) de los buques y embarcaciones (que no artefactos navales), nacionales y extranjeros, sujetando su régimen al Convenio internacional de Ginebra de 12 de marzo de 1999 sobre embargo preventivo de buques, a las normas de la LNM y, sólo supletoriamente, a las disposiciones de la Ley de Enjuiciamiento Civil (art. 470). [...] A diferencia de lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil, la LNM atribuye competencia territorial (que no objetiva) para acordar el embargo no ya sólo al juzgado de la mercantil que la tuviere para conocer de la pretensión principal sino, además, a aquél competente en el lugar o puerto donde se encuentra o se espera la arribada del buque (art. 471.1).” (López Quiroga et al., 2014: 69)

²⁰ “Derogada expresamente la Ley de Hipoteca Naval (disposición derogatoria única de la LNM), la LNM se constituye como la norma básica, junto con el antes citado Convenio de 1993, para la regulación de la institución de la hipoteca naval (art. 126.1), sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley Hipotecaria (art. 144) en perjuicio del ahora dudosamente vigente Reglamento del Registro Mercantil de 1956 [...]” (Ibid. p. 49)

documentación, pueden ocuparse de la redacción y revisión de documentos marítimos, desde los contratos anteriormente mencionados hasta las pólizas de seguro.

Como exponen López Pampín y González Liaño (2004), entran en juego por el hecho de que los agentes están sometidos a normativas referentes a seguridad marítima, inspección técnica o controles a la exportación-importación.

- Autoridad Portuaria

“Es, en la práctica, el verdadero protagonista de la gestión portuaria. Sus competencias y funciones son tan amplias que van desde la realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, la ordenación de la zona de servicios, la planificación, conservación, construcción y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas, la gestión del dominio público portuario y señales marítimas, el fomento de actividades industriales y comerciales, hasta la coordinación de los distintos medios de transportes en el espacio portuario (art. 36).” (LPEMM –Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante– apud. Arroyo, 2009: 87)

“Son entidades de Derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes del Estado, con plena capacidad de obrar, y su actuación está sometida al Derecho privado.” (Arroyo, 2009: 88)

- Compañía aseguradora marítima (*Ship Insurance Company*), que es la empresa de seguros para carga, buque o responsabilidad civil.
- Aduanas (*Customs/Customs Service/Agency*), el servicio estatal encargado de la vigilancia y fiscalización de la exportación e importación de mercancías de tráfico internacional.
- Sociedad de clasificación (*classification society*). Aquella sociedad privada contratada por el armador del buque, cuya función consiste en realizar inspecciones técnicas con la finalidad de otorgar una certificación de seguridad de la embarcación.
- Club P&I —Club de Protección e Indemnización— (*P&I –Protection and Indemnity Insurance Club*). La mutua aseguradora, formada por navieros y armadores con la finalidad de asegurarse recíprocamente frente a posibles pérdidas derivadas de la actividad marítima.
- Conferencias de flete o conferencias marítimas. Son asociaciones de navieros que se unen para fijar las condiciones del tráfico marítimo de los buques de línea regular.

Como veíamos en Monzó (2006) en lo referente a la Sociología de las profesiones, los agentes que intervienen en nuestro campo se unen para llevar a cabo acciones en nombre del colectivo que les supongan beneficios sociales. De este modo, a través del asociacionismo, los individuos persiguen sus objetivos colectivos a través de representantes revestidos con la autoridad de hablar por ellos que intentan hacerse con el reconocimiento y beneplácito de los campos dominantes e influir así en la sociedad. Tanto en el caso de los clubes P&I como en el de las conferencias de flete, nos encontramos ante modelos de asociacionismo que, por su relevancia en el campo, merecen ser abordados por separado.

LOS CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

“Un club de protección e indemnización es una organización en forma de mutua aseguradora cuyos miembros son armadores o navieros y cuyo fin no es otro que el de asegurarse recíprocamente frente a los daños que puedan producirse por su actividad naviera.” (Romero, 2002: 156)

Romero destaca su importancia en temas de aseguramiento de la mercancía igualando su importancia a la de las compañías de seguro (Ibid.) Provenientes de las sociedades amistosas y los gremios que protegían los daños en los cascos de los buques, su origen se remonta al siglo XVIII en el Reino Unido, cuando los propietarios de buques pertenecientes a diferentes áreas geográficas las crearon por desavenencias en los costes y coberturas que fijaban las compañías aseguradoras de la época. Suponían además un punto de reunión entre armadores para intercambiar información.

Tuvieron un papel importante en los dos períodos de Guerras Mundiales por su cooperación con el gobierno en el desarrollo de la cláusula de riesgos de guerra. De nuevo, apreciamos la conexión Historia-Sociología de la que hablaba Inghilleri (2005b) siguiendo los dictados de Bourdieu, pero también el reflejo de las teorías de Foucault (1988), quien, al ejemplificar a través de los casos históricos de los tribunales populares, afirmaba que todo “embrión” de poder desarrollado por las masas necesita del apoyo de la fuerza, el Estado en este caso, para hacerse valer. Los clubes acumularon, pues, capital social por su reconocimiento por el resto de agentes al colaborar con el gobierno, lo cual les dotó de un estatus social del que no gozaban anteriormente. Por extensión, también aumentó su capital cultural, al llegar a establecer las cláusulas sobre riesgos de guerra, cláusulas que se

incorporarían a todos los contratos posteriores, prevaleciendo en el tiempo sobre posibles manifestaciones de la voluntad particular en la negociación contractual.

Su influencia se extendió rápidamente al ámbito internacional, por lo que, según la autora, muchas de las aseguradoras tienden a seguir el modelo de póliza anglosajón y con ello, los clubes P&I han acumulado influencia en el campo del Derecho marítimo en todo el mundo. Esta es la razón por la que ha surgido la necesidad de traducirlas del inglés a otros idiomas (Del Pozo, 2011: 106).

La diferencia del éxito entre estos clubes tradicionales y las compañías de seguros radica en que sus miembros aportan una suma de dinero con el que responden de los daños que pueda sufrir otro de los asociados, pero esa suma se puede incrementar dependiendo de si se llega o no a cubrir la totalidad de los siniestros, lo cual les pone en desventaja frente a la prima fija que imponen las aseguradoras.

LAS CONFERENCIAS DE FLETE

La conferencia de flete o conferencia marítima es un modelo de asociación que agrupa a armadores o/y navieras, cuyos buques son utilizados para el transporte de determinada mercancía o que realizan determinado itinerario. Gestiona la regularidad de recorridos por parte de los buques de la conferencia y establece el valor del flete (precio del servicio de transporte marítimo internacional) por igual en todos los buques de las navieras asociadas. Entre sus objetivos figuran ahorrar costes, mejorar servicios o eliminar competencia. Por oposición a los buques de conferencia, encontramos los buques *outsiders* (aquellos que pertenecen a navieras no asociadas), los cuales realizan los mismos itinerarios con menos regularidad, pero fletes más bajos.

Según Arroyo (2009):

“Las conferencias marítimas son acuerdos entre navieros que fijan las condiciones del servicio marítimo. Normalmente tienen por objeto las rutas o itinerarios, los precios o fletes, los horarios y demás condiciones esenciales del transporte. Es habitual también que se circunscriban al transporte de determinadas mercancías, convengan la lista de navieras admitidas y establezcan sanciones y otras consecuencias derivadas del incumplimiento. De todo ello se deduce que, en mayor o menor medida, las conferencias marítimas suprimen la libre competencia en el sector que operan.” Arroyo (2009: 96)

Para analizar las conferencias de flete, debemos contemplar nuestro campo de estudio en su desarrollo histórico, dado que, hasta épocas relativamente recientes, la modalidad básica de navegación era la navegación libre, por oposición a los buques de línea regular. Esto se debe a razones técnicas y económicas (Chrzanowski, 1985: 26). Por una parte, hasta la utilización del vapor en la propulsión de buques, se navegaba a vela, con lo que las salidas dependían de las condiciones meteorológicas y la navegación era, por tanto, irregular. Factores como el viento o el estado de la mar influían en la llegada a puerto de la embarcación y su carga (Romero, 2002: 22), así como en los eventuales retrasos que la mercancía pudiera sufrir. Por otra, el menor grado de intensidad de las relaciones comerciales, unidas al hecho de que los propios comerciantes disponían de sus barcos para el transporte, hacían que sólo se saliera a navegar cuando era estrictamente necesario. Con la Revolución Industrial, a finales del XVIII, se empezó a generalizar la navegación a vapor.

“The two most fundamental changes in the history of shipbuilding both occurred in Great Britain in the early nineteenth century as a direct result of the Industrial Revolution. They were the use of steam engines to propel ships, and the introduction of iron as the material for ships’ hulls, enabling an almost limitless increase in the size of ships. [...] This signalled the start of the changeover in British shipyards to the use of steel. Initially the cost of building was higher but, as steel production increased throughout the English and Scottish mills, costs fell and by 1890 almost all ships were of steel. Britain was then ten years ahead of every other country, producing ships of greater strength, and with a 10 per cent reduction in material weight that enabled greater cargoes or larger fuel bunkers to be carried.”
(Walker, 2013: 11)

Este hecho dotó, de un lado, de autonomía al transporte con independencia de las condiciones meteorológicas adversas y de otro, a un aumento de la productividad unida al desarrollo de las relaciones comerciales entre países. Estos factores conllevaron la independencia de la actividad del transporte de lo que era la pura transacción comercial y el surgimiento de los viajes con carácter regular, con la consiguiente aparición de compañías navieras independientes. Según Romero (Ibid.) la aparición de la navegación a vapor también dio lugar a un primer grado de especialización en el transporte marítimo, puesto que esta continuó conviviendo con la navegación a vela, dedicándose la primera al transporte de pasajeros y mercancías manufacturadas, que exigían unos plazos de llegada más precisos, mientras que la segunda se dedicaba al transporte de mercancías a granel. La Revolución

Industrial supuso también el despertar de las conciencias de los trabajadores como colectivo, la lucha en defensa de sus derechos y por ende, el surgir del asociacionismo.

En los tráficos de líneas regulares, como apunta Fernández Carbajal (2002: 6), las compañías que operan en cada ruta son menores en número, hecho que favorece que se puedan llevar a cabo acuerdos para repartirse el mercado y evitar la competencia, lo que origina convenios de este tipo. Asimismo, mientras que en el caso opuesto del mercado de buques de navegación libre, se hace necesario que las condiciones se negocien entre armador y fletador, con la mediación de los corredores marítimos, en el mercado de líneas regulares no se da tal negociación, con lo que el fletador acepta habitualmente las condiciones que establece la línea.

A nuestro modo de ver, existiría lo que Bourdieu denomina *derecho de entrada*:

“[...] cada nuevo recién llegado tiene que contar con el orden establecido en el campo, con la regla de juego inmanente al juego, cuyos conocimiento y reconocimiento (illusio) están tácitamente impuestos a todos los que entran en el juego. La pulsión o la impulsión expresiva, que confiere a la búsqueda su propósito, su dirección, a menudo negativa, tiene que contar con el espacio de los posibles, especie de código específico, a la vez jurídico y comunicativo, cuyos conocimiento y reconocimiento constituyen el verdadero derecho de entrada en el campo.”
(Bourdieu, 2011: 400)

Este hecho, en consecuencia y según esta visión, deriva en circunstancias específicas en términos de documentos, porque no se hace imprescindible suscribir pólizas de fletamento, como veremos más adelante, sino que se emite únicamente el conocimiento de embarque, que desarrollaremos seguidamente al hablar de la documentación generada en el transporte. El conocimiento de embarque o B/L (*Bill of Lading*) es un documento tipo, en la línea de los formularios, que da menor cabida a la redacción. Tendremos que analizar las repercusiones que esta realidad puede tener en el plano de la traducción.

Además, en lo referente a las desigualdades entre agentes dentro del campo, nos parece relevante compartir las reflexiones de Romero (2002: 23) en cuanto a que la autora observa que la ampliación de las líneas regulares en todo el mundo, promovida por las grandes compañías, ha dejado fuera de este escenario a empresas más pequeñas de larga tradición. El crecimiento de estas grandes compañías ha llevado a la creación de estos consorcios que muchas veces “manipulan”, según Romero, algunos sectores del transporte marítimo, un sector de gran trascendencia económica, puesto que mueve un 80% del volumen del comercio

mundial. Las mejoras técnicas en la navegación, así como el desarrollo logístico de los puertos supone un ahorro en tiempo y dinero para beneficio de las navieras y del resto de operadores del transporte, *“de forma que este se ha convertido en una clara lucha competitiva por parte de todos los sujetos que intervienen”* (Romero, 2002: 23).

En términos de capital, es la compañía explotadora de una línea determinada la que fija las tarifas de los fletes y establece los términos del conocimiento de embarque, con lo que es también esta quien tiene el poder de decir el Derecho en este caso, aunque con las limitaciones establecidas por la ley aplicable. El propietario de la carga que firme un contrato con la naviera se adhiere al mismo aceptando las condiciones que ésta establezca, por lo que hay poco poder de negociación entre las partes en este tipo de supuesto de transporte. Sin embargo, es aquí donde entran en juego las agrupaciones de armadores en conferencias marítimas, puesto que es en su seno donde se acuerdan las tarifas, las condiciones de transporte y el reparto de la concurrencia en una línea de tráfico determinada. Podríamos pensar que este modelo de asociacionismo limita la libertad de actuación de algunos agentes (los armadores no adscritos a las conferencias, en este caso), como apunta Romero (2002: 26). Sin embargo, para la autora, esto no es así, sino que se trata de *“una fusión de fuerzas para ofrecer unos servicios de mejor calidad y más competitivos para los usuarios”*. De todas formas, Romero argumenta que sería conveniente cierto control gubernamental sobre esta figura. También la propia legislación impide que se cometan ciertos abusos e interviene en este punto para subsanar posibles desigualdades en el campo, a través de la prohibición de las conferencias cerradas, es decir, aquellas que exigen por unanimidad la modificación del acto constitutivo para dejar entrar a un nuevo miembro, en favor de las conferencias abiertas, flexibles a la entrada de nuevas empresas, previo cumplimiento de ciertos requisitos.

Para finalizar, y una vez contemplados los anteriores análisis de diversos autores, presentamos nuestra propuesta mediante el siguiente cuadro-resumen:

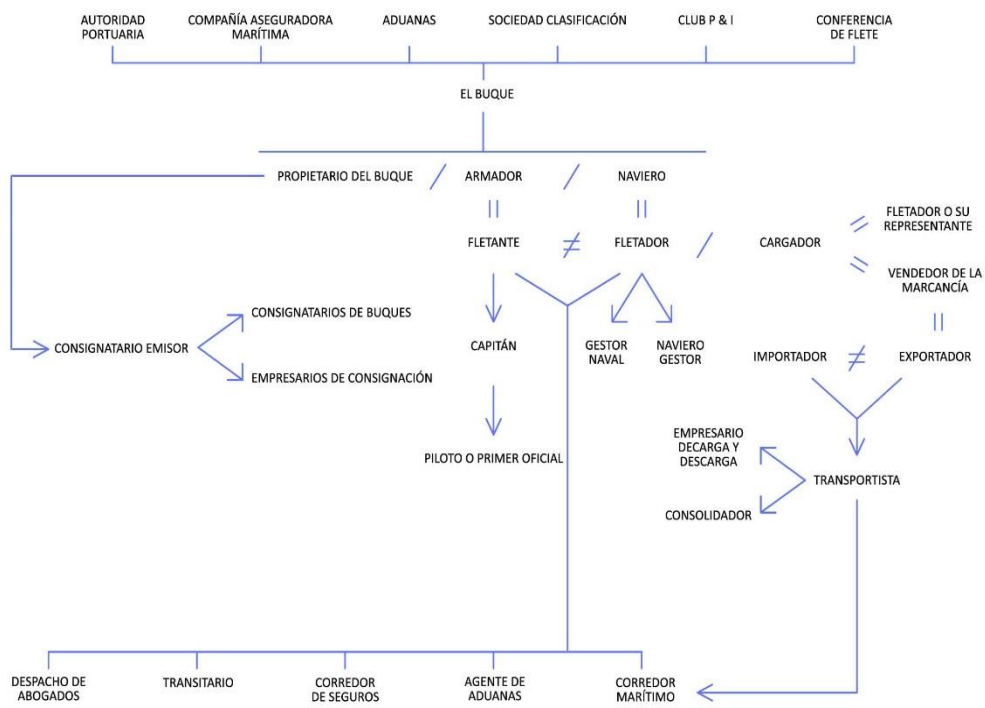


Figura 4. Cuadro-resumen de los agentes del transporte marítimo y sus relaciones

LOS ELEMENTOS FORMALES: DOCUMENTOS QUE SE GENERAN EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

En el siguiente apartado, vamos a centrarnos en los elementos formales de nuestro campo de estudio. Como hemos visto a través de las aportaciones de algunos autores en el marco teórico y como se manifiesta especialmente en el caso de la documentación en transporte marítimo, a través de los documentos podemos definir el proceso que experimenta una mercancía desde su venta hasta la entrega final, de modo que podemos definir su trayectoria. Esta visión nos hace recordar también que debemos contemplar la traducción como proceso. Además, nos parece importante saber quién emite estos documentos para conocer dónde reside el poder de decir el Derecho en cada caso y de qué autoridad están investidos los agentes, siguiendo las teorías analizadas de Foucault (1988, 1992). Por extensión, debemos conocer las convenciones formales de estos textos para saber si se trata o no de documentos tipo y cuál es la autoridad que marca tales convenciones. También tenemos que analizar desde un punto de vista histórico cuáles han sido los condicionantes que les han llevado a detentar tales posiciones de poder.

Vamos a empezar, pues, este apartado, proponiendo una definición de aquellos documentos más relevantes en el transporte marítimo de mercancías:

- Premanifiesto y manifiesto marítimo (*ship's manifest*). Es la lista provisional y definitiva respectivamente de toda la carga que lleva el buque, que elaboran los consignatarios para su entrega a las autoridades aduaneras del país de importación.
- Póliza de fletamento (*charter party*). Remigi Palmés la define como:

“Documento donde el propietario de un buque (fletante) y el propietario de una carga determinada (fletador) establecen sus obligaciones y responsabilidades respecto a la utilización del buque completo por parte del fletador para realizar un transporte determinado.”
(Palmés, 2010: 60)

Este contrato empieza cuando el capitán del buque notifica al fletador que el buque está en el lugar convenido y listo para recibir la carga, lo cual hará mediante la *carta de alistamiento o notificación de arribo* (*Notice of Readiness, NOR*), que indica, a partir de su aceptación, el punto de partida de los plazos acordados para

cargar (tiempo de plancha o *laytime/laydays*). Seguidamente la autoridad portuaria emitiría el *estado de hechos (statement of facts)* en el que se reflejan por orden cronológico el día y la hora de entrada del buque en puerto, la fecha de emisión de la notificación de arribo, la fecha de comienzo y finalización de las operaciones y la fecha de salida del buque, con el fin de poder obtener información para el cálculo del tiempo de plancha y, en su caso, las demoras oportunas.

Según López Pampín y González Liaño (2004) los contratos por póliza de fletamento se firman para grandes mercancías, en ellos hay un solo fletante y un solo fletador. Pueden presentar las siguientes variantes:

- contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, es decir, sin tripulación (*demise/bareboat charter*)
- fletamento por viaje (*voyage charter*)
- fletamento por tiempo (*time charter*)

Según López Pampín y González Liaño (2004) la primera variante, la del fletamento a casco desnudo es el contrato que estipula que el armador o propietario del buque cede a un arrendatario la explotación y la utilización del buque por tiempo determinado a cambio de un precio. Así, “[...] *El arrendatario se convierte en armador temporal, realizando las gestiones tanto náuticas (conducción, manejo técnico...), como económicas (aprovechamiento comercial del buque)*” (López Pampín y González Liaño 2004: 47).

En el caso del fletamento por viaje, el fletante cede el buque al fletador por el tiempo de un viaje para su explotación comercial a cambio de un flete. El fletante tiene como obligaciones, además de la de entregar la mercancía en destino, la de garantizar la navegabilidad del buque, cumpliendo las condiciones de seguridad necesarias para el transporte y aquellas relativas a la carga, estiba, descarga y entrega de mercancías. Por lo que respecta al fletador, la obligación, a parte del pago del flete convenido, sería la de poner a disposición del fletante la mercancía en el momento y lugar convenidos. Este contrato se utiliza habitualmente para el tráfico de mercancías a granel, sólidas o líquidas (Ibid. p. 58).

En el *time-charter* o fletamento por tiempo “*el armador cede el uso del buque al fletador durante un tiempo determinado para que este lo explote por su cuenta,*

transportando incluso mercancías que no son de su propiedad” (Fernández Carbajal, 2002: 9). Esta modalidad admite la variante de que el armador reserve la gestión náutica del buque, manteniendo a bordo su propia tripulación, o que entregue el buque vacío, para que el fletador incorpore su propia tripulación o la contrate a terceros, el primer caso es lo que llamamos fletamento por tiempo o *time charter* en sentido estricto, el segundo es lo que denominamos fletamento a casco desnudo o *bare-boat charter*.

De hecho, Arroyo mantiene la independencia de esta figura contractual al concluir que:

“[...] el fletamento por tiempo, como figura autónoma, es una figura sui generis, típica del Derecho marítimo, asimilable al arrendamiento de obra (locatio operis). La obra a la que se obliga el fletante es a la navegación, mediante un buque en condiciones de navegabilidad y por un tiempo determinado; y es precisamente en el ejercicio de esa empresa de navegación, en sentido técnico, y no en la empresa comercial, donde reside su peculiaridad.” (Arroyo, 2009: 143)

Este tipo de contratos, según López Pampín y González Liaño (2004: 63), es el que utilizan generalmente armadores que necesitan, por un tiempo determinado, más buques de los que habitualmente poseen o usan. También lo llevan a cabo empresas pertenecientes al sector marítimo que se ocupan de transportar mercancías, sin tener que preocuparse de los aspectos relacionados con la navegación.

En el contrato de fletamento, una de las obligaciones principales del naviero-fletante es la cesión comercial del buque, a través de la cual el fletante se obliga a poner al capitán y a su tripulación a las órdenes del fletador en todo lo referente al empleo comercial (*employment clause*), por oposición a las funciones náuticas que quedan en manos del fletante. Esta cláusula goza de un contenido tan amplio que el fletador queda facultado incluso para la celebración de contratos de fletamento o transporte de mercancías con terceros. Algunas sentencias del Tribunal Supremo imponen la responsabilidad solidaria de fletante y fletador frente a terceros perjudicados. Para paliar esta situación, según Arroyo (2009), las pólizas establecen la cláusula *non lien* o cláusula de indemnización o garantía, por la que el fletador deberá abonar al fletante los daños ocasionados por reclamaciones de terceros que fueran imputables al empleo comercial del buque. Se aparta del campo así a la figura del capitán. Aun cuando éste

se beneficia de exención de responsabilidades, se le ningunea en lo referente al campo comercial, se le trata como un agente que ejerce una función subordinada.

Merece especial atención entre los documentos generados en el transporte por su relevancia en el campo el llamado conocimiento de embarque o *B/L (Bill of Lading)*. Palmés (2010) lo define así:

“Es el documento que recoge el contrato de transporte marítimo internacional. Prueba la existencia del contrato de transporte marítimo, justifica que el cargador ha entregado la mercancía a bordo del buque y es el título de propiedad de dicha mercancía (quien detenta el B/L es propietario de la mercancía).” (Palmés, 2010: 60)

Los B/Ls son emitidos y firmados por los consignatarios de buques como agentes de las navieras o de los armadores que representan.

Según López Pampín y González Liaño (2004), los contratos regidos por conocimiento de embarque se dan en el transporte en línea regular y en este caso, varios cargadores y receptores comparten un mismo buque, con lo que se emiten los consiguientes conocimientos de embarque. Tiene como función, pues, el papel de *recibo de la carga*. Entre los elementos relevantes que incluye se encuentran la cantidad y las condiciones de la carga, el nombre del fletador, el consignatario, el puerto de la carga, el destino y el nombre del buque, así como el pago del flete, en su caso.

“En relación con el conocimiento de embarque, la LNM establece que el porteador, el capitán o un agente del porteador deberán proceder a su firma y entrega al cargador una vez que las mercancías se encuentren a bordo del buque, siendo necesaria la presentación y entrega de dicho documento (de rescate) para que su tenedor legítimo pueda solicitar la restitución de las mercancías en destino (art. 246); es así que el conocimiento de embarque se configura como un verdadero título-valor de tradición que lleva aparejada ejecución del derecho incorporado a solicitar y obtener tal entrega (art. 253).” (López Quiroga et al., 2014: 55)

El B/L representa, pues, la titularidad de la carga, ya que actúa como un contrato o evidencia del mismo. En consecuencia, en caso de no existir otro contrato, este documento incluirá las condiciones de transporte. Como título de propiedad, el conocimiento de embarque puede ser objeto de *endoso* (cesión a terceros en pago de deudas), *negociación* (consecución de anticipos) o *pignoración* (consecución de préstamos).

En el mercado libre o de buques *tramp* es a través de una negociación entre armador y fletador mediante los corredores marítimos o agentes de fletes como se establecen las

condiciones en las que se efectúa el transporte. Por el contrario, en el mercado de línea regular, como ya hemos visto, no se lleva a cabo dicha negociación, es decir, el fletador acepta las condiciones que le impone la línea. Siguiendo de nuevo a Fernández Carbajal (2002) que se basa en el siguiente párrafo por lo establecido por el ICEX:

“Lo cual es bastante lógico por otra parte: al transportar los buques de línea cargas de varios fletadores sería bastante complicado de gestionar el hecho de que cada uno de ellos estuviese sujeto a condiciones diferentes. Por este motivo, en el mercado de línea regular no se suscribe habitualmente póliza de fletamento, siendo asumidas sus funciones por el llamado conocimiento de embarque (bill of lading). En principio, con la firma de este documento lo que se acredita es que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque y, en ocasiones, el estado en que se encuentran, pero al no suscribirse póliza de fletamento hace las veces de contrato de transporte en la medida en que si se han cargado las mercancías parece lógico pensar que ha habido previamente un acuerdo entre ambas partes para realizar el transporte de las mismas. Es, por tanto, un título probatorio del contrato de transporte.” (Fernández Carbajal, 2002: 6-7)

En este tipo de contrato se pone de manifiesto, como apunta Romero (2002), la desventaja del usuario o cargador frente al naviero, *“pues su control sobre el transporte y la navegación es prácticamente nulo. La función del cargador se limita a depositar las mercancías en el puerto y retirarlas en puerto de destino a través de un agente o consignatario”* (Romero, 2002: 124). Pero no sólo lo está el cargador, sino que según la autora, se da la misma situación con otros agentes, como las aseguradoras, las entidades bancarias o las cámaras de comercio, implicados también en el proceso. De esta necesidad surge el Convenio de Bruselas a través del cual el colectivo de cargadores trató de que se eliminaran las cláusulas de exoneración de responsabilidad del naviero en este contrato.

De hecho, también encontramos desajustes sociales entre los intereses de los agentes en lo referente a la reclamaciones originadas en el contrato de transporte, puesto que se establece el sometimiento a distinta jurisdicción: en el caso del conocimiento de embarque y del mercado de buques de línea regular las reclamaciones se planean ante tribunales jurisdiccionales o arbitrales designados, ya que se rigen por la cláusula de elección de tribunal competente, de sumisión expresa o de jurisdicción, mientras que el arbitraje es la regla general en el contrato de fletamento en el caso de tráfico libre (*tramping*) (Sierra, 2007: 794-795).

“Las ventajas para el porteador son variadas: centralización de las reclamaciones en un mismo tribunal o jurisdicción, ahorro de costes procesales ante tribunales extranjeros, reglas procesales conocidas, mayor confianza en los tribunales de su país y lengua propia en el proceso.” (Ibid. p. 795-796)

Desde el punto de vista traductológico, el B/L puede parecer menos atractivo que el contrato o póliza de fletamento, puesto que el conocimiento de embarque es un documento de tipo formulaico que se redacta mayoritariamente en inglés y que no hace necesaria la traducción, aunque autores como Del Pozo²¹ (2011: 96) lo incluyen entre los documentos que con frecuencia se traducen y su correcta interpretación, como veremos en la parte relativa al estudio cualitativo, puede evitar errores que conducirían a graves pérdidas económicas. Debemos tener en cuenta su importancia, además, como título de la propiedad y en su aspecto probatorio, puesto que, como apunta Romero (2002: 126), sus funciones son las de documento contractual en el que constan las condiciones del transporte, prueba del mismo y de las estipulaciones pactadas y ser título de crédito o título valor, para poder retirar la mercancía. Por ello, pese a que no se traducen dentro del funcionamiento ordinario del campo, pueden ser objeto de traducción oficial en el momento en que se acude al campo judicial para resolver algún conflicto.

En referencia a la relevancia del conocimiento de embarque en su vertiente como documento probatorio, resulta de interés la reflexión de Arroyo (2009) en el caso de la afluencia de litigios por daños y pérdidas que se dan en la práctica en los que se ve implicada la presentación de este documento:

“Como documento probatorio de la carga a bordo del buque, el porteador responde por el cuidado y manejo de las mercancías durante el transporte, debiendo

²¹ (Del Pozo, 2011: 96) *“There are many documents linked to maritime activity which frequently need to be translated. These, according to their importance, include:*

1. *Sea Protest*
2. *Shipbuilding Contract*
3. *Bill of Lading*
4. *Protocol of Delivery & Acceptance*
5. *Single Customs Declaration*
6. *Cargo Manifest*
7. *Charterparty Agreement*
8. *Naval Mortgage*
9. *Privileged Maritime Lien”*

devolverlas en destino en el mismo estado que las recibió [...]. Es un título probatorio iuris tantum, que admite prueba en contrario en las relaciones entre cargador y porteador: se da la presunción a favor del conocimiento pero se puede probar la inexactitud respecto del hecho de la entrega y de la condición de las mercancías (art. 21 LTM).” (Arroyo, 2009: 160)

El conocimiento de embarque es, por tanto, un documento central en las relaciones de campo que se establecen e institucionalizan en otros documentos. La posesión de este documento otorga un poder, es una objetivación (capital en forma objetivada) de las relaciones comerciales. El conocimiento de embarque recoge las obligaciones y derechos de las partes y es la materialización del contrato de transporte, que no se concibe sin la emisión de este documento.

“[...] el transporte en régimen de conocimiento de embarque se rige por una disciplina uniforme, imperativa e internacional (Las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo), destinadas a proteger a los cargadores o titulares del conocimiento frente a cláusulas de exoneración de responsabilidad del porteador marítimo. Por el contrario, el fletamento se rige por la autonomía de la voluntad, sin que exista una regulación internacional y uniforme.” (Arroyo, 2009: 157)

Se trata de un contrato cuya finalidad es el transporte, como una de las formas de explotación del buque, que no se identifica necesariamente con el contrato de fletamento, ya que *“El objeto inmediato del contrato es la mercancía y no el buque como en el arrendamiento, ni tampoco la navegación o el viaje, que son el objeto del fletamento por tiempo o por viaje respectivamente”* (Arroyo, 2006: 156). Son tres las obligaciones que integran el servicio de transporte: el desplazamiento marítimo, la custodia y la entrega del cargamento en puerto de destino, conjunto de características, que, de nuevo, lo diferencian de otros contratos de utilización del buque, que no implican la obligación de transporte. Como ya hemos observado, el transporte de mercancías puede documentarse en una póliza de fletamento o bajo conocimiento de embarque, según hablemos de cargas homogéneas que ocupan la totalidad del buque o de tráfico en línea regular, con mercancías heterogéneas que ocupan espacios limitados con respecto a la carga general. Por último, el transporte en régimen de conocimiento de embarque goza de una regulación uniforme a nivel internacional (las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo), que protege a cargadores o titulares del B/L frente a las cláusulas de exoneración de la responsabilidad por parte del porteador, factor que nuevamente demuestra el valor que posee en el plano documental y como título probatorio en caso de litigio, mientras que el fletamento está relegado a la autonomía de la voluntad.

En esta parte del trabajo y hasta el momento, hemos querido ofrecer una visión sistémica de la geografía social del campo de la traducción de los documentos del campo del transporte marítimo. Para ello, hemos mostrado qué agentes participan en el campo, qué posiciones relativas ocupan en el mismo, cómo se relacionan entre sí los distintos agentes y qué jerarquías presentan y cuáles son los capitales que ostentan y que les permiten el acceso a posiciones de poder relativo y de subordinación. Hemos analizado estas relaciones a través de diversos documentos, puesto que nos parece que, utilizando los distintos tipos de contratación como vehículo, podemos trazar claramente la geografía social del campo.

En primer lugar, hemos tratado la legislación por la que se rige el campo. Seguidamente y desde una perspectiva sistémica²², hemos hecho un análisis de los actores que podrían entrar en juego. Finalmente, hemos abordado los elementos formales: aquellos documentos que se generan en el proceso. Hemos desglosado los agentes que intervienen en cada parte del transporte en sí, pero hemos citado someramente a las partes que participan en el contrato de compraventa que origina el supuesto del transporte, hablamos del exportador y el importador. Es en este estadio donde nos parece importante resaltar las condiciones establecidas en el contrato de compraventa de una mercancía y el nivel de riesgo que cada una de las partes asume en el mismo, en concreto en lo referente a la responsabilidad sobre la mercancía y su aseguramiento. Estos términos de la compraventa internacional se encuentran estandarizados en un grado extraordinario a través de los Incoterms 2010 y las cláusulas modelo del ILU (que desarrollamos más adelante):

“El término INCOTERMS (International Commercial Terms) define el conjunto de reglas internacionales publicadas por la Cámara Internacional de Comercio de París con el fin de estandarizar la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional y delimitar las condiciones internacionales de comercio sobre el reparto de costes y riesgos entre comprador y vendedor.” (López Pampín y González Liaño, 2004: 91)

Los Incoterms son fundamentales en el campo, puesto que incorporan capital cultural y social en alto grado: capital cultural porque su conocimiento y control en las operaciones de compraventa y transporte son fundamentales para moverse en el ámbito de la exportación y capital social por la aceptación general de su validez. Su dominio en las operaciones

²² Para un análisis de las distintas perspectivas de visión de la sociedad, y en concreto, de aquellas que entienden la sociedad como sistema ver Monzó, 2006.

comerciales puede ofrecer ventajas económicas muy importantes y evitar en muchos casos pérdidas millonarias por su utilización errónea.

“Son reglas uniformes para la interpretación de los términos más usuales en las ventas de plaza a plaza. Su objeto es el contrato de compraventa internacional y su finalidad disciplinar las obligaciones y derechos de las partes. En particular, regulan la obligación de entrega, la transmisión del riesgo, la transmisión de los costes, la imputación de la obligación de realizar los trámites aduaneros para la exportación y la importación de las mercancías, y, en fin, las contratación del transporte y el seguro.”
(Arroyo, 2009: 185)

Creados por la Cámara de Comercio Internacional, las partes se acogen voluntariamente a su régimen. No tienen valor normativo general, no nacen de un tratado entre Estados, como titulares de soberanía y poder legislativo, pero sí eficacia contractual, como usos de comercio, aceptados con carácter general. De nuevo, aquí podríamos recalcar la relevancia del proceso de consulta a los agentes, puesto que su actualización se lleva a cabo mediante la evaluación de las respuestas de los comerciantes a los cuestionarios de sus respectivas Cámaras.

“Las ventas marítimas suponen una especialidad dentro del tipo contractual de la compraventa. La especialidad afecta a la transmisión del riesgo de pérdida o daño y a la distribución de los gastos generados por las mercancías. Por esta razón, los Incoterms no afectan a todos los derechos y obligaciones de las partes del contrato de compraventa, sino que se centran, sobre todo, en los relacionados con la entrega de las mercancías.” (Arroyo, 2009: 188)

Además de los agentes del transporte propiamente dicho y de las partes que intervienen en el contrato de compraventa, entra en juego un elemento de suma importancia en la dinámica del comercio marítimo: el aseguramiento de la mercancía, lo que incorpora a nuestro análisis del campo nuevos actores, como las compañías de seguro y sus despachos de abogados.

“El seguro es hoy un elemento indispensable en el transporte marítimo. Cada expedición marítima conlleva un conjunto de seguros de esta naturaleza sobre los diferentes intereses asegurados. Sin la existencia de seguro sería impensable que los distintos sujetos del transporte actuasen, al menos por su propia cuenta y riesgo.”
(Romero, 2002: 139)

Como indica también Romero (2002), el seguro es un elemento fundamental, puesto que cada envío despliega una serie de contratos en función del interés asegurado y los diversos

agentes no entrarían en juego en el campo, no asumirían riesgos en las operaciones comerciales, si no pudieran contar con la protección del seguro. Debemos tener en cuenta, como detallaremos en el proceso de consulta que presentaremos en el epígrafe correspondiente, que una gran parte de casos que exigen la intervención de abogados y que pueden dar lugar a necesidades de traducción son los litigios por faltas y las reclamaciones por daños en la mercancía.

Históricamente, como apunta Guzmán (2001), con el desarrollo de los servicios de transporte marítimos de línea regular, los servicios postales y los servicios telegráficos, se pudieron realizar negocios de compraventa de mercancías “no presenciales”, que sustituyeron la entrega física de la mercancía al comprador por una entrega documental, a través del conocimiento de embarque. De este modo, nació la compraventa en términos CIF²³ por la cual devino obligación del vendedor celebrar el contrato de transporte, obtener un conocimiento de embarque que atestiguara que la mercancía había sido entregada al transportador y llevada a bordo conforme describía el documento contractual, y enviar el conocimiento de embarque por servicios postales al comprador. Así, mediante la exhibición del conocimiento de embarque, el comprador podía reclamar la mercancía en el puerto de destino. Era, además, obligación del vendedor obtener una cobertura de seguro que amparara los bienes durante el transporte marítimo (Guzmán, 2001²⁴: 52-53).

Por lo que respecta al clausulado de estos contratos de seguro, también desde su perspectiva histórica, destacamos la importancia del Reino Unido en el mercado asegurador mundial, puesto que su flota naval gozó de gran relevancia en el pasado, así dos instituciones británicas ocupan un lugar relevante en el mercado de los seguros: Lloyd’s e ILU (*Institute of London Underwriters*). Fue en noviembre de 1978, en una decisión no exenta de polémica, cuando el Secretariado de la UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*),

²³ *Cost, Insurance and Freight*. La diferencia con el CFR (el vendedor asume los costos y el flete del transporte hasta el puerto de destino convenido en el contrato), radica en que implica que el vendedor debe proveer un seguro de transporte marítimo que ampare los riesgos que asume el comprador por daño o pérdida de las mercancías durante el transporte marítimo (Guzmán, 2001: 59).

“En este sentido, la obligación del vendedor es obtener un seguro con cobertura mínima; esto significa a nivel internacional que el vendedor debe proveer a su propia costa un seguro de transporte de mercancías contratado bajo los términos de la Cláusula C de la póliza de seguros tipo del Institute of London Underwriters (ILU).” (Ibid.)

²⁴ A pesar de que las aportaciones de Guzmán Escobar (2001) en este artículo se enmarcan en la versión anterior a la de los Incoterms vigentes (2000 frente a 2010), nos parece que su contribución, en el punto que nos ocupa en cuanto a la transmisión del riesgo y en términos generales, sigue estando de actualidad.

organismo intergubernamental, reconocía la ascendencia del Reino Unido como *“the international market centre of marine insurance”* (Orts, 2006: 166)²⁵.

Ambas instituciones se encuentran en competencia directa con la SMA (*Scandinavian Market Association*) y en concreto, Noruega. La diferenciación que muestra este segundo mercado es que es más personalizado que el anglosajón (Romero, 2002: 141) y apuesta por correr riesgos mayores, siempre que se conozca bien al asegurado, lo que lo hace muy competitivo. Vemos pues, que el capital simbólico que posea el asegurado, su reconocimiento social en el campo, le ofrecen ventajas a la hora de actuar y de negociar el seguro.

Como comentábamos, las diversas tipologías de contratación que intervienen en el transporte y los documentos que generan nos van a servir también para dibujar la geografía social del campo. Pasemos, pues, a desarrollar el contrato de seguro marítimo, para detenernos posteriormente en el clausulado del contrato.

“El contrato de seguro marítimo es aquel por el que una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado) por una suma establecida en dicho contrato en caso de que acaezca uno de los riesgos previstos por el contrato que cause daños al patrimonio empleado en la aventura marítima.”
(Romero, 2002: 143)

En España, el contrato de seguro se encuentra regulado en el título VIII de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima (LNM) y por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, del Contrato de Seguro. Los aseguradores españoles pueden, además, suscribir pólizas tipo por exigencias de navieras y reaseguradoras inglesas. Dichas pólizas, que incluyen cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (ILU), pueden presentar conflicto con los ordenamientos nacionales, aunque los aseguradores españoles deben suscribirlas por exigencia de las navieras y reaseguradoras inglesas.

Se trata, por una parte, de un seguro de indemnización objetiva o de daños y, por otra, de un seguro de cosas, porque se asegura el interés de objetos determinados. Los sujetos de este contrato son habitualmente grandes empresas aseguradoras y navieras, con posiciones económicas muy poderosas en el comercio marítimo, en palabras de Romero (2002: 144). Sin embargo, por ejemplo, la empresa armadora que se dirige a la aseguradora para contratar el seguro de cascos no tiene poder para negociarlo, por lo que se encuentra en clara desventaja

²⁵ Para una descripción más exhaustiva del origen de los seguros en el Reino Unido, que tuvo su punto de encuentro en el café de Edward Lloyd, ver Orts Llopis, 2006: 166-170).

en lo referente a los términos de la relación, como ocurre con la mayoría de seguros. El seguro marítimo es contratado por lo general a través de un tomador del seguro que actúa por cuenta ajena y no directamente por el asegurado. Para que sea válido, requiere de la existencia de la póliza de seguro, por lo que es indispensable su materialización en forma escrita. En la práctica, no obstante, se admite también que en los casos en que la rapidez del negocio no permita la firma de la anterior, se pueda admitir un certificado de seguro. Veremos si todo lo referente a la agilización de los trámites legales y la reducción de la documentación en papel tiene consecuencias para la traducción en la parte relativa al proceso de consulta.

El objeto del contrato se basa en un bien de interés patrimonial que puede ser: el buque (seguro sobre cuerpos o seguro de cascos: máquinas, pertrechos, aparejos y demás efectos adscritos a aquel), las mercancías (seguro de carga o sobre facultades), el beneficio esperado por la venta de las mercancías (expectativa económica que se deposita en el cargamento una vez éste ha llegado, en perfecto estado, al puerto y tras deducir los gastos de transporte y seguro), el flete y por último, las deudas derivadas de la navegación marítima.

En cuanto a la cobertura de riesgos, más allá de los estrictamente marítimos:

“[...] la intermodalidad del transporte ha empujado a muchos transitarios a plantear a la aseguradora un seguro marítimo un poco más amplio, que facilite la cobertura de las fases intermedias inmediatamente anteriores o posteriores al viaje marítimo.” (Romero, 2002: 147)

Así, observamos que el elemento de la intermodalidad en el transporte ha originado la aparición de nuevas figuras que llevan a cabo labores de mediación en nuestro campo. Estos agentes luchan por obtener ventajas para los asegurados que los sitúen en mejores posiciones a la hora de actuar y proteger sus derechos. Se trata de una lucha entre ortodoxia y heterodoxia, entre los cánones establecidos y los agentes en pugna por modificar los procedimientos y adecuarlos a nuevas realidades.

La compañía aseguradora se compromete a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima, en el supuesto de que tenga lugar un siniestro que ocasione daños a los intereses asegurados en el contrato. Actúa directamente o a través de los agentes de seguros y los corredores de seguros. La indemnización puede llevarse a cabo a través de procedimiento de:

- Liquidación por avería, indemnización pactada, siempre que se dé un evento dañoso de los contemplados en la póliza. Si el daño a buque o mercancías es total cubrirá el valor del interés asegurado establecido en póliza, pero si es parcial deberá mediar un perito y se abonaría una cantidad proporcional.

“El asegurado deberá probar que ha tenido lugar un siniestro, cuya posibilidad se había previsto en el contrato, y que aquél ha provocado un daño. Es frecuente la aportación de pruebas documentales que ratifiquen la existencia de los daños.”
(Romero, 2002:148)

- Liquidación por abandono, en la que el asegurado traslada la propiedad de las cosas aseguradas al asegurador con el fin de que éste se convierta en su propietario, a cambio del pago por parte del asegurado del montante total del valor constado en el seguro. Se da en casos de siniestro grave (naufragio, embargo o pérdida de valor de los bienes asegurados en una proporción superior a cuatro tercios, por ejemplo).

En la contratación del seguro hay, pues, cláusulas preestablecidas, en forma de capital cultural institucionalizado. En la fase de reclamación entraría en juego la interpretación que se hace del Derecho. La compañía aseguradora investiga todos los detalles del contrato, aquellos puntos pactados y aquellos que se han obviado y que han podido dar lugar a una mala previsión de los riesgos e intentará cubrir mínimos y no pagar, puesto que el resultado incide en un cúmulo de intereses invertidos en capital económico.

CLÁUSULAS TIPO DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES

El Instituto de Aseguradores de Londres ha creado una serie de cláusulas que contienen las pólizas de los contratos de seguros, las cuales se utilizan de modo estándar en celebración de contratos de seguro a nivel mundial. Esto se debe, según Romero (2002: 141) a que el ILU es líder en el mercado de los seguros con un 40% de la contratación (capital social que se invierte en capital económico). Como mencionábamos, esta situación provoca conflictos en su interpretación en lo referente a su admisión en países con ordenamientos jurídicos diversos o distantes del anglosajón. Aquí veríamos reflejada la lucha entre agentes e instituciones por el monopolio del Derecho, analizada en Bourdieu (2000) y su manifestación, en el campo jurídico, de la lucha por “decir el Derecho” entre diversos agentes que ostentan competencia social y cultural o técnica: el Instituto de Aseguradores de Londres, de un lado y los ordenamientos que producen los legisladores de cada país, de otro. Esta competencia es, según el pensamiento bourdiano, la propia capacidad que la sociedad les reconoce para interpretar un cuerpo de textos, los contratos de seguro, en este caso. El hecho de poder interpretarlos es una manifestación del capital simbólico que han acumulado en el campo (el prestigio, el estatus, la consagración que le confiere el reconocimiento por parte del resto de agentes). El Instituto de Aseguradores de Londres goza de una parcela de poder en la

contratación de seguros marítimos que le otorga capital económico, por una parte, derivado del beneficio económico obtenido en estas transacciones y por otra, del capital social derivado de su aceptación en este ámbito por parte del resto de agentes que actúan en el campo, el cual se traduce, por ende, en capital cultural al objetivarse en unas cláusulas tipo son reconocidas como legítimas por el resto de la colectividad y cuya visión se incorporan a la práctica como manifestación de la voluntad popular. Pero además, observamos el fenómeno del *global customer* del que hablaba Parada (2006: 180) cuando afirmaba que no hay discursos propiamente nacionales, sino que se debe adoptar una perspectiva transnacional, ya que tanto productores como consumidores pertenecen a contextos nacionales diferentes, en nuestro caso, países de tradición jurídica anglosajona que chocan con ordenamientos con origen en el Derecho romano, por ejemplo.

Dada su importancia, destacaremos las siguientes cláusulas tipo del ILU:

- a) *Institute Time Clauses-Hulls*, relativas a los cascos, que aseguran a un buque por un tiempo determinado.
- b) *Institute Cargo Clauses*²⁶, relacionadas con la mercancía, y que se diferencian en tipos A, B o C, según hablemos de: una cobertura a todo riesgo, excepto los conceptos de la cláusula general de exclusiones; enumeración de los riesgos cubiertos, excluidos los daños deliberados sobre el interés asegurado por parte de un tercero y los riesgos que no contemplados en la póliza A; o, finalmente, iguales riesgos a los cubiertos en la póliza B, pero excluyendo algunos de ellos. Las pólizas anteriores, además de por los riesgos cubiertos y las exclusiones, se pueden dividir por su duración o tratamiento de las reclamaciones e incluyen cláusulas como la de sin efecto en lo referente al beneficio del seguro, aminoración de siniestros (obligaciones del asegurado y renuncia, diligencia razonable en la evitación de demora y cláusula de ley y práctica inglesa).

En España, estas cláusulas, se aplican conjuntamente con las pólizas locales (Rodríguez Carrión, 1992: 33). Según Orts (2006: 171), a pesar de los problemas derivados de la diferencia de idioma, las diferencias culturales y las distintas estructuras jurídicas y económicas, su influencia en todos los países ha trascendido estas dificultades, lo cual no deja de ser sorprendente, puesto que se trata de cláusulas derivadas de la jurisprudencia del *common law* y redactadas en el más puro estilo *legalese*. A pesar de todo ello, se grapan a los contratos, como también apunta la autora, sin ser traducidas.

²⁶ Para una profundización en el origen y evolución de las *Institute Cargo Clauses*, ver Orts Llopis, 2006: 166-170.

“Las pólizas, como también los contratos, emanan de la transferencia de poder del Estado a una élite –en este caso, la unión de aseguradores– mercantil y corporativa. Hasta qué punto esta élite, como comunidad especializada que emite originariamente el texto, estaría dispuesta a renunciar a la profesionalización del lenguaje en beneficio de sus usuarios es algo que está por ver.” (Ibid.)

Se trata, pues, de un lugar de conflicto entre ortodoxia y heterodoxia, del estatus establecido de un grupo de agentes, la unión de aseguradores, frente a una sociedad que demanda una revisión de unas cláusulas anquilosadas en el tiempo a través de un lenguaje arcaico que debería ser más cercano al consumidor final del Derecho, pero al que no puede acceder porque eso significaría una renuncia de poder de determinados agentes, una renuncia de parte del estatus antes citado.

“Los que, en un estado determinado de las relaciones de fuerza, monopolizan (más o menos completamente) el capital específico, fundamento del poder o de la autoridad específica característica de un campo, se inclinan por las estrategias de conservación –las que, en los campos de producción de bienes culturales, tienden a la defensa de la ortodoxia– [...]” (Bourdieu, 2008: 114)

Además, observamos como el capital cultural y social de esta institución, a través de una élite que ostenta el conocimiento único de determinada parcela del Derecho y su reconocimiento social a lo largo del tiempo por parte del resto de agentes que participan en el campo, se invierte por ende en capital económico, que supone el beneficio que le confiere el control en la negociación del contrato de seguros. Sin embargo, no debemos olvidar que el capital simbólico que ostenta esta institución proviene del propio engranaje del sistema inglés, que a través del precedente ha ido dotando a una antigua y rudimentaria póliza inicial, manejada en el mercado de seguros inglés, la póliza SG o *Lloyd’s Policy*.

“«las continuas sentencias le fueron proporcionando certeza en su interpretación, hasta el extremo de convertirse en uno de los principales documentos del comercio inglés» (Rodríguez Carrión, 1992, 14) [...] De cualquier modo, ha sido el common law anglosajón y el respeto al precedente los que mantuvieron vigente esta póliza unos doscientos años, ya que los mismos aseguradores de Lloyd’s temían que un formulario contractual que estaba más o menos claro después de alrededor de dos mil litigios provocara otro alud de pleitos para reformarlo.” (Orts, 2006: 168)

Destacable en este punto nos parece la reflexión de Bourdieu, al hilo de la fuerza que vemos que ejerce la unión de aseguradores estableciendo las pautas en el mercado de los

seguros, así como en otro tipo de asociacionismo desarrollado ya en nuestro trabajo, cuando hablábamos de la obligación por ley de que las conferencias de flete sean abiertas, facilitando el acceso de nuevos miembros, pero, eso sí, bajo cumplimiento de los requisitos impuestos por la asociación.

“Pero sabemos que en todo campo encontraremos una lucha, cuyas formas específicas hay que investigar en cada caso, entre el nuevo ingresado, que trata de hacer saltar los cerrojos de la cuota de ingreso, y el dominante, que trata de defender el monopolio y de excluir la competencia.” (Bourdieu, 2008: 113)

Antes de ahondar en el análisis e interpretación de los datos, queremos dedicar una introducción al modo en que surge la idea del proceso de consulta como forma de obtener una visión de conjunto de la realidad social estudiada. Al iniciar esta tesis tuvimos una toma de contacto con el Libro Verde de la Comisión Europea sobre las garantías procesales para sospechosos e inculpados en procesos penales en la Unión Europea (documento COM (2003) 75 final) como modelo de resultado de un proceso de consulta realizado a un grupo de agentes partícipes de un campo determinado (abogados o expertos en la materia y representantes gubernamentales en este caso) y nos pareció útil tomarlo como punto de partida. La Comisión Europea necesitaba información sobre qué derechos se encuentran protegidos actualmente por la legislación de los Estados miembros y cuáles se consideran por los expertos en la materia esenciales para un juicio imparcial. En el marco del Libro Verde de la Comisión Europea, se desechó el procedimiento de la encuesta por parte de un instituto de investigación, debido a la prolongación excesiva en el tiempo que conllevaría todo el proceso y la variabilidad que podían presentar los resultados, puesto que la Comisión buscaba rapidez. Así, se decidió consultar de manera más amplia y contar con la mayor parte de opiniones posible. El JAI20 (documento de consulta en varios idiomas) quiso evaluar la percepción exterior de los derechos más importantes que debían ser garantizados a nivel europeo. A su vez, se llevó a cabo un cuestionario que se envió a los Ministerios de Justicia de los Estados miembros, como consulta sobre la situación de los sistemas de justicia penal en la actualidad y tras ello, se convocó a un grupo de expertos para un debate en profundidad.

El documento de consulta partía de una lista general de derechos entre los que cabía consensuar cuáles eran los más importantes que había que garantizar y cuáles de ellos podían abarcarse en el proyecto, a lo que se recibieron unas 100 respuestas. El cuestionario a los Estados miembros abordó cómo se prestaba la asistencia jurídica gratuita y aquellos aspectos que nos afectan, como el servicio de traducción e interpretación en procesos penales, además de la determinación de sospechosos vulnerables. Fue particularmente útil la colaboración de asociaciones de traductores e intérpretes, dado el desconocimiento que existía en temas íntimamente vinculados a las garantías procesales en relación con el multilingüismo.

En este caso, muy cercano a nuestro objeto de estudio, porque afecta una parte muy importante de la jurisdicción de traductores e intérpretes, se optó por métodos abiertos para el diagnóstico de una situación aparentemente problemática a través de la triangulación de las opiniones de distintos grupos de agentes. Con estos datos, los expertos idearon las vías para

analizar y solucionar los problemas descubiertos. Una de las propuestas ideadas fue la inclusión de la *Carta de Derechos* en el momento de la detención.

De este modo, y a partir de esta iniciativa de la Comisión Europea, en este trabajo surgió la idea de lanzar una consulta a través de diversas redes sociales (*LinkedIn, Yahoo, Facebook*), tanto en grupos temáticos de traducción, como en grupos de profesionales del transporte o foros jurídicos, en la que se plantearon las inquietudes que constituyen la base de este proyecto. Así, pretendíamos obtener la respuesta de expertos que hubieran desarrollado su actividad como agentes en campo del transporte marítimo, abogados especializados en Derecho marítimo o compañeros traductores a cuyas manos hubieran podido llegar encargos de traducción referentes a documentación relativa al transporte. Nuestro objetivo era obtener una primera información de base que diera forma a un posterior análisis cualitativo detallado. De esta consulta, se obtuvieron muy contadas respuestas, pero alguna colaboración notable, dentro y fuera del ámbito geográfico escogido para este estudio, que han constituido aportaciones de gran riqueza sobre cuál pudiera ser la tipología de traducciones que se llevan a cabo en este campo e incluso sobre vías ya exploradas de colaboración entre traductores y otros grupos profesionales del sector.

Tal como hemos abordado en el apartado relativo a la metodología, la investigación cualitativa y dentro de ella, la investigación crítica, constituyen el mejor marco para abordar un estudio de este tipo, porque nos permiten acceder de primera mano al *habitus* de los agentes, a cómo perciben ellos mismos la realidad estudiada. Como veíamos en Flick (2012), una investigación de este tipo consiste en descubrir teorías fundamentadas empíricamente, en describir las prácticas de los participantes en un contexto concreto. Para ello, la comunicación entre el investigador y los agentes en el campo es parte fundamental en la producción del conocimiento.

Además, se trata de un tipo de investigación abierta, en constante evolución, que permite, a través de métodos naturalísticos, como la entrevista y la observación participativa, que se incorporen nuevos datos durante el proceso. La entrevista a expertos junto con el acceso a redes sociales (capital social) son un medio al que el traductor puede acudir para obtener un bagaje en determinado ámbito de la traducción (capital cultural). Para la entrevista, hemos establecido lo que Kvale define como un “*guión que estructura el curso de la entrevista de manera más o menos ajustada*” (Kvale, 2011: 85). En el caso de la entrevista semiestructurada se trata de hacer un resumen de los temas a tratar y de proponer una serie de preguntas. El curso de la entrevista irá avanzando en función del criterio del investigador que puede ir decidiendo ajustarse o no a las preguntas del guión conforme vaya adentrándose

en la entrevista o ir modificando la dirección de la investigación o profundizando en algunos temas en función de cómo se vaya desarrollando la misma.

Esta metodología nos permite, además, trabajar con un pequeño muestreo de población, aunque lo suficientemente representativo para dibujar un panorama de la realidad estudiada. Por ello, hemos llevado a cabo una selección de la muestra, dado que ésta debe ajustarse a la teoría. La razón por la que acotamos la muestra mediante un trabajo previo de planificación es que, de otro modo, este método podría desbordar al investigador en cuanto a cantidad de datos que arroja la investigación y que se tienen que gestionar. Mediante el muestreo teórico, el proceso de recogida genera teoría desde el principio, permite decidir qué se recoge en las entrevistas siguientes y obtener teoría tal como va emergiendo.

Una vía de actuación basada en el método de la entrevista no está exenta de dudas iniciales y de reticencias de tipo ético, puesto que tenemos que ser conscientes del peligro que esconden estas técnicas, como advierten Bourdieu, Chamboredon y Passeron, puesto que nunca son neutras. El agente interrogado siempre nos dará una visión parcial y sesgada de la realidad, “su” realidad (Bourdieu, Chamboredon y Passeron, 1983 *apud.* Dantier, 2004b). Referencias sobre cómo enfocarlas para obtener resultados más precisos y cómo reducir la distorsión que pueden presentar estas técnicas las encontramos también con detalle en *La misère du monde* aplicadas a la encuesta (Bourdieu, 1993 *apud.* Dantier 2004c).

Dada la naturaleza de un trabajo de este tipo, que parte también en lo metodológico de los postulados de la investigación-acción de Lewin (1946), queremos matizar que nos hemos detenido en el estadio de la observación crítica de nuestro campo, sin adentrarnos en la fase de acción. No obstante, la consulta ha revelado posibles propuestas de actuación, basadas en situaciones reales, que podrían arrojar luz sobre posibles aplicaciones en la práctica de la colaboración traductores-agentes y que muestran, además, si se dan encargos de traducción o no en el campo del transporte marítimo, que llegan a los traductores especializados y en qué contextos, motivación principal de nuestro estudio.

Por ello, hemos interrogado a los agentes implicados en el proceso, atendiendo a sus posibles preocupaciones o dudas y consultando sus necesidades: ¿se encuentran habitualmente con ese tipo de textos en las manos o raramente se ocupan de ese tipo de conflictos legales?, ¿necesitan la traducción de los documentos que les llegan a sus manos o elaboran en su día a día?, ¿acuden a profesionales para ello o solucionan los problemas lingüísticos derivados de los documentos que les llegan en otras lenguas *in situ* y de forma no organizada o mediante soluciones *ad hoc*? Por otro lado, optar por la entrevista estructurada

no permitiría suficiente flexibilidad en la interacción con los agentes, como para que estos nos aportasen visiones propias que no estuvieran contempladas ya en la bibliografía o en la observación asistemática que también presentamos en este trabajo y con la que también triangulamos los datos. De hecho, nos parece esencial contrastar esos datos procedentes de los propios agentes del campo (cuyo capital es incorporado), para lo cual hemos acudido al capital objetivado (e institucionalizado) del campo. En el presente trabajo, hemos utilizado manuales referentes al transporte marítimo de mercancías, así como compendios de Derecho marítimo, con la finalidad de obtener un marco jurídico en el que desenvolvemos, así como los propios documentos de transporte que manejamos en nuestro día a día en exportación, con lo que el modo de recogida de datos en este caso ha sido también el estudio de documentos de archivo.

Nuestro objetivo ha sido, pues, realizar varios estudios *in situ* para obtener una perspectiva de mercado, basados en un muestreo reducido pero lo suficientemente representativo de cada uno de los grupos profesionales involucrados en el sector del transporte marítimo de mercancías. En primera instancia, hemos llevado a cabo la recogida de datos. Esta ha partido, de un lado, del contacto inicial con el despacho de abogados de confianza, dedicado, entre otros asuntos, al asesoramiento de una aseguradora. Hemos tomado esta visita (en la que introducimos una perspectiva etnometodológica en nuestro estudio) como punto de partida para observar si, en el desarrollo de su actividad, este despacho debe recurrir a traductores y, en caso de que la respuesta fuera afirmativa, ante qué tipología de traductores nos encontramos: si se trata de agencias o de traductores freelance. También nos servirá esta técnica ciertamente participativa para establecer contacto con otros abogados, el segundo despacho citado, especializado, esta vez, en Derecho marítimo y del transporte, con los que hemos continuado la investigación. De otro, contamos con informantes del sector navieras, a los que trasladaremos nuestras inquietudes para averiguar si los ejemplos de externalización de servicios o colaboración con profesionales de la traducción es extrapolable al resto de agentes del transporte, es decir, si se encuentran con la necesidad de traducción en el desarrollo de su actividad.

Del mismo modo, contamos con un despacho de abogados que se ocupa de los litigios de seguros de una de las principales aseguradoras del país al que hemos podido acceder a través de otro despacho al que nos une una relación familiar (estrategia de inversión de capital social). Este contacto inicial, esta vez del campo del Derecho marítimo, nos conducirá a otros despachos especializados en estos temas y algunos particulares que han ejercido en la práctica en representación de otros agentes del puerto de Valencia, límite geográfico en el que queda

circunscrito nuestro estudio, no sin detrimento de incluir otros casos de fuera de este ámbito, que, por su representatividad o por ser portadores de información relevante y clarificadora, puedan parecernos de interés, como un caso muy notable de un profesional independiente de la traducción en Rusia contactado por vía redes sociales. Son estas redes sociales, las que además, nos permitirán consultar a profesionales de la traducción en activo que hayan trabajado con documentación generada en el transporte, así como en la traducción de informes de organismos oficiales relacionados con nuestro campo. No podemos olvidar que a través de la directora de este trabajo, también hemos podido acceder a un despacho que refleja la situación ideal de colaboración *in situ* del traductor en el bufete de abogados, a través de un gabinete lingüístico creado y sustentado por la propia firma. Se puede decir, por tanto, que seguiremos un muestreo de bola de nieve, aunque no con fines cuantitativos sino cualitativos.

Seguidamente, hemos observado la frecuencia con que este tipo de documentos llega a estos profesionales y cuál es el tipo de traducciones al que se deben enfrentar: contratos, documentación que acompaña el transporte, informes de instituciones y si la frecuencia permite hablar de una dedicación exclusiva en este ámbito o hablamos de encargos puntuales. Paralelamente, el contacto facilitado por nuestra directora de tesis, el traductor responsable del departamento lingüístico sustentado por el despacho de abogados, nos ha servido también de punto de partida para plantearnos que la colaboración estable traductores-resto de agentes en el campo jurídico es factible y de hecho se dan casos en la práctica. Además, ha abierto la investigación a la teorización sobre políticas de traducción y gestión del multilingüismo en empresas con proyección en el extranjero.

Durante el proceso de entrevistas, el mecanismo utilizado para registrar los datos ha sido la toma de notas, para poder llevar a cabo a posteriori su transcripción. Entendemos por transcripción²⁷ la preparación del material para su análisis, es el momento en el que la conversación entre dos que constituye la entrevista se materializa en forma escrita. Aquí debemos recordar lo visto anteriormente en el estudio de Flick (2012) sobre cómo en el marco de la investigación cualitativa toda entrevista acaba plasmándose en un texto, por lo que se

²⁷ *“Las transcripciones son traducciones de un lenguaje oral a un lenguaje escrito; lo que se dice en la tradición hermenéutica de los traductores –traduttori traditori, los traductores son traidores- se refiere también a los transcritores. [...] La transcripción de la conversación de entrevista a una forma escrita implica una segunda abstracción, donde el tono de la voz, las entonaciones y la respiración se pierden. En resumen, las transcripciones son traducciones empobrecidas descontextualizadas de las conversaciones de la entrevista.”* (Kvale, 2011: 124)

produce la reinterpretación de los datos recogidos en la investigación y por extensión, la reinterpretación de una realidad determinada.

La investigación de tipo cualitativo ha tenido, en definitiva, como objetivo, hacer un estudio de los agentes, sus relaciones y la intervención del profesional de la traducción en el campo, para dar una visión crítica del mismo. Todo ello con la finalidad de descubrir si los problemas derivados del intercambio lingüístico se solucionan o no de forma interna, por agentes no profesionales de la traducción y cuáles son eventualmente las políticas de traducción que se fijan en el campo del transporte marítimo.

Los métodos de análisis de los datos han sido el análisis de contenido y la teoría fundamentada.

De un lado, la técnica de análisis de contenido, que nos permite interpretar materiales de diverso tipo cuyo denominador común es la capacidad de albergar un contenido, que leído adecuadamente, nos permite abrir las puertas al conocimiento de diversos fenómenos de la vida social (Andréu, 2001: 2). Esta técnica combina la observación y la producción de datos, la interpretación y el análisis de los mismos. Todo ello, con el objetivo fundamental de, mediante la inferencia (Holsti, 1969), descubrir el contenido simbólico que encierran los datos y que va más allá de su significado directamente observable. Al hablar de inferencia, nos referimos a *“[...] deducir lo que hay en un texto. El analista de contenido busca algunas conclusiones o extrae inferencias –explicaciones- ‘contenidas’ explícitas o implícitas en el propio texto”* (Andréu, 2001: 19). La inferencia nos refiere a las intenciones, actitudes, posicionamientos ante una situación determinada, que se pueda deducir de lo que los hombres escriben o expresan verbalmente. El significado de un acto sólo puede ser reconocido situándolo dentro del contexto social de la situación en la que ocurrió (Andréu, 2001: 3) y la técnica del análisis de contenido permite la inferencia de conocimientos sobre las condiciones de producción/recepción (contexto social) de los mensajes (Bardin, 1996: 32).

De otro, recordamos que la teoría fundamentada nos permite un descubrimiento inductivo de teoría basado en datos analizados sistemáticamente. Se trata de construir teoría a partir de la interacción con datos empíricos sobre fenómenos sociales relevantes que los agentes experimentan en el campo. El proceso de codificación y análisis se ha llevado a cabo por medio de la clasificación de los datos mediante categorías descriptivas o códigos (presentamos cómo ha quedado dicha categorización en el primero de los subapartados de este epígrafe). Entre dichas categorías, se han seleccionado aquéllas que son relevantes para la teoría. Seguidamente, se han analizado las interacciones entre ellas, lo que se ha llevado a

cabo mediante una comparación constante de datos a través de indicadores empíricos que surgen de los datos del propio campo (similitudes, diferencia o grado de consistencia, por ejemplo). Los códigos se han ido añadiendo a categorías centrales, que son patrones de conducta o problemáticas que la teoría fundamentada aspira a contestar.

Determinar las reglas de codificación, como la presencia o frecuencia de ciertos elementos (Bardin, 1996) y clasificar elementos en categorías implica *“buscar lo que cada uno de ellos tienen en común con los otros”* (Andréu, 2001: 15). Comprende, de un lado, el inventario o aislamiento de elementos, por otro, su clasificación, es decir, someterlos a una cierta organización. Análisis de contenido triangulares, entendiendo triangulación como *“recogida y comparación de distintas perspectivas sobre una misma situación de comunicación”*. Este tipo de análisis hace referencia o bien a comparar la descripción, explicación y evaluación de contenidos analizados en una investigación con otras llevadas a cabo sobre el mismo objeto, o bien, dentro de una misma investigación, a la combinación de técnicas, entre ellas, el análisis de contenido, utilizadas para validar los datos (Piñuel, 2002: 12).

La parte empírica y aplicada de nuestro estudio, pues, se basa en ofrecer los resultados de la aplicación de los distintos métodos esbozados de recogida de datos sobre nuestro objeto de estudio. Al hilo de los resultados, hemos avanzando en la descripción del campo siguiendo el marco teórico planteado también en esta primera parte. Con ello intentaremos verificar la hipótesis y, también, la adecuación del marco escogido a nuestro objeto de estudio.

Seguidamente, presentamos nuestra propuesta de clasificación de categorías o códigos para catalogar los datos obtenidos mediante el proceso de consulta (entrevistas en el anexo). Enunciaremos dichas categorías, acompañándolas de una breve definición y ejemplificándolas con datos obtenidos en las entrevistas que se clasificarían dentro de cada una de ellas.

1. Factores socioeconómicos: el contexto

Bajo este código agrupamos aquellos factores que rodean a la traducción en el campo del transporte marítimo y que son condicionantes para que se cree un contexto apto para que pueda darse el encargo de traducción.

Englobamos en la categoría de factores socioeconómicos o contextuales los siguientes:

- *La internacionalización.* Por internacionalización designamos todo lo referente a las necesidades de expansión de la empresa en el extranjero, a su externalización, en concreto, aquellas situaciones en que se hace necesaria una comunicación multilingüe, porque la empresa entra en un mercado de lenguas distinto.

Hablamos del caso de la conversación T.2 y su ampliación de cartera de clientes extranjeros.

- *La demanda interna.* En demanda interna hablamos de las nuevas necesidades que aparecen en los despachos de abogados o empresas del sector para adaptarse a nuevas situaciones que se producen en el campo, por ejemplo, la necesidad de ampliar un despacho por el aumento de volumen de trabajo.

Ejemplo de demanda interna es lo que se produce debido a la ampliación de la cartera de clientes extranjeros del despacho de abogados en T.2, lo que conduce la implantación del departamento lingüístico sustentado por la firma para ofrecer una mejora en la atención a los clientes.

- *La colaboración interinstitucional.* Nos referimos a la existencia o carencia de propuestas de colaboración entre Estado/empresas/instituciones educativas.

Vemos un ejemplo de colaboración entre instituciones en T.1 y cómo ésta desencadena una reacción-solución no organizada, cuando hay que plantear determinada política estatal que resulta novedosa. Este caso ejemplifica también cómo el campo ofrece mecanismos para adaptarse a las nuevas realidades.

- *La intervención del Estado.* Hablamos, de un lado, de la intervención que el Estado ejerce en las estructuras sociales, como el apoyo a la investigación o la carencia del mismo, las políticas de nacionalización *versus* las de privatización.

Lo vemos en el caso T.1, cuando es ese incentivo de la financiación a la educación para implantar nuevas estructuras el que pone en marcha todo el mecanismo. Como analizamos en esta conversación, la novedad de la situación conduce a una solución *ad hoc* que no corresponde a una política organizada.

De otro, incluimos la legislación, por los cambios que puede producir en la realidad de un campo dado, las jerarquías que puede imponer, a quién asigna poder de decir el Derecho, y en concreto, lo que dice la legislación sobre la traducción jurada. El hecho de que en un momento determinado se legisle en una dirección, en este caso la Ley de Enjuiciamiento Civil, que permite que los documentos no necesiten de la traducción jurada para ser llevados a juicio, sino que se permite que “cualquiera” con unos conocimientos del idioma original o los propios abogados especialistas puedan interpretar los documentos o aportar sus traducciones al proceso.

Esta referencia a la legislación la encontramos en lo declarado por el informante en la conversación T.4.

- *El asociacionismo.* Este parámetro descriptivo es relevante por las consecuencias que puede tener que los agentes estén asociados, en cuanto a la influencia como grupo a la hora de imponer sus propias reglas, a que sus dictados se incorporen como pautas legitimadas de funcionamiento del campo, etc.

Vemos un caso con uno de los informantes en el que se refleja claramente que se da asociacionismo en nuestro campo de estudio y es el de los empresarios de transporte por contenedor, cuáles son los objetivos y qué se busca en la defensa legal de sus intereses. La informante en la conversación T.5 es, de hecho, la abogada de la asociación.

- *El poder de decir el Derecho*. Quién tiene la última palabra en la redacción de los documentos, quién tiene el poder como grupo en el campo para imponer sus reglas y que éstas se incluyan en los contratos como legislación, quién legisla sobre el campo y establece sus normas de funcionamiento.
2. Políticas de traducción. Formas organizadas o no de resolver los casos de comunicación multilingüe. Traducción profesional *versus* traducción no profesional.
- La resolución interna de situaciones interlingüísticas. En esta categoría hablamos de cómo se soluciona la interpretación o la traducción del documento: si son los propios agentes no traductores con conocimientos del idioma original (traducción no profesional), o por el contrario, se opta por integrar en plantilla a lingüistas o profesionales de la traducción (departamento lingüístico *in situ*/traductor/es en plantilla/traducción profesional). Aquí deberemos diferenciar, tras el proceso de consulta:

En el primer supuesto:

- Ventajas que argumentan los agentes para no acudir a la traducción y optar, por ejemplo, porque el profesional del Derecho interprete el documento en idioma original, como, por ejemplo, evitar la manipulación de originales y si esta solución es o no ventajosa. Lo vemos en la conversación T.2.
- Inconvenientes, como el escaso dominio del idioma original y si conlleva errores en la interpretación de los documentos, lo cual sería perjudicial. Lo vemos en ejemplificado en lo declarado por el informante en la entrevista T.1.

El abogado del despacho de Derecho marítimo en la entrevista T.4 manifiesta que no externalizan servicios en caso de conflicto lingüístico y habla de *“traducciones del propio despacho”*. También aclara que quien lleva a cabo esa tarea son los propios abogados de la firma: *“Los documentos están habitualmente redactados en inglés así que son los propios abogados quienes traducen los documentos que se presentan en demandas.”*

Relacionaremos esta política de traducción con determinados tipos de comunicación multilingüe²⁸: Documentos formulaicos o formularios tipo.

²⁸ Tipología documental. Elementos de la traducción: géneros (visión funcionalista)

Ejemplos: conocimiento de embarque, albarán, certificado de origen, certificado fitosanitario, DV, DUA, etc.

En el segundo supuesto:

- Ventajas de establecer un modelo de departamento lingüístico sustentado por el propio despacho. En T. 2 vemos cómo se implanta un modelo que el informante define como novedoso en el sector, habla de “*modelo propio*” para referirse a su departamento lingüístico, realizan traducciones *in situ* y tratan de unificar criterios.

Tipos de comunicación multilingüe: toda la tipología anterior, cualquier documento o acción relacionada con la comunicación externa del despacho o intercambio lingüístico con el cliente extranjero, cualquier documento relacionado con el transporte o el Derecho marítimo englobado en el apartado siguiente de *resolución externa*.

- La resolución externa de situaciones interlingüísticas

- *Coordinación de empresas*. Colaboración estable de una empresa con otra. Caso de la autoridad portuaria con la empresa de traducción en la entrevista T.3.
- *Integración vertical*. Las compañías integradas verticalmente están unidas por una jerarquía y comparten un mismo dueño. Generalmente, los miembros de esta jerarquía desarrollan tareas diferentes que se combinan para satisfacer una necesidad común.
- *Externalización de servicios*. Esta vía consiste en poner en manos de traductores freelance o agencias el encargo de traducción.

La externalización de servicios es la primera política seguida en la conversación T.2 antes del cambio a interna (departamento lingüístico *in situ*), aunque el informante manifiesta que siguen externalizando parte de los servicios. El informante en la conversación T.4 habla de encargos de traducción externalizados “*sólo en casos de idiomas poco comunes*”.

Relacionaremos esta política de traducción con los siguientes tipos de comunicación multilingüe: Informes, memoria anual y memoria estadística, cuentas anuales, notas de prensa, presentaciones para encuentros, “la

aplicación” o sistema informático del puerto. También con áreas de actividad susceptibles de conflicto en Derecho marítimo y Derecho del transporte y que implican la presentación de documentos: embargo preventivo de buques, seguros, *sea protest*, etc.

3. Rol del traductor. Formas de participación del traductor en el campo. Implicación holística de la persona o adaptación al contexto arriba estudiado.

- *Traductor como investigador*. Vemos este rol en la conversación T.1, a la vez que se matiza que es un “*perfil desconocido oficialmente*”.
- *Traductor como garante de la comunicación*. El traductor establece las condiciones necesarias para que el intercambio de comunicación entre distintas lenguas y sistemas se produzca de forma adecuada, pero no tiene un papel en el mundo del Derecho, como en el rol de *traductor-mediador*. Este es un rol más pasivo, aún no se ha producido una intervención para resolver conflictos derivados de una mala interpretación de un documento, es un rol de productor de las comunicaciones de la empresa con el exterior. El informante en T.2 describe constantemente el papel de la traducción no sólo como proceso traductor sino como proceso comunicativo.
- *Traductor como editor o corrector*. Aquí el objeto es la edición y corrección de los documentos o comunicaciones al exterior que emiten otros agentes distintos al propio traductor.

Lo apreciamos en la conversación T.1 cuando se citan casos de corrección de traducciones internas y retraducción y este trabajo se adjetiva como útil, puesto que evita errores. En la entrevista con el informante T.2 también se habla del rol de traductor-editor.

- *Traductor como intérprete de documentos/mediador en problemas*. El traductor evita la interpretación errónea de los documentos, impulsa medidas de actuación, unifica criterios, por ejemplo, haciendo propuestas sobre temas terminológicos, aporta capital cultural, por su bagaje, conocimientos previos o experiencia en el sector.

Este rol se hace especialmente patente en la entrevista T.1, donde el informante comenta con insistencia el papel que ha tenido como previsor de problemas, puesto que conoce los problemas lingüísticos que presentan

ciertos idiomas, con lo que se anticipa. Ejemplo de ello es la confusión entre vocablos por proximidad terminológica en algunas lenguas. También vemos esta previsión de conflictos de tipo lingüístico en T.3. Además, el traductor interpreta los documentos y puede mediar en problemas de tipo legislativo que pudieran surgir de una interpretación errónea de los documentos. En este sentido, el informante en T.1 sabe, además, que existen errores en la legislación marítima rusa que se derivan de la mala traducción y de nuevo, se anticipa, pues los conoce. Además, detecta errores en la emisión de documentos, conoce la interconexión que existe entre ellos, recurre a un documento para interpretar/dar solución a otro, incluso hacer referencia a un segundo documento al emitirlo, es editor/corrector y también toma parte en la elaboración de informes de actividad. En la conversación T.2, interviene en caso de conflicto o duda por parte del abogado, aunque, en este caso, no revisa el trabajo del profesional *freelance*.

4. Capital vinculado a la traducción

- *Capital simbólico*: mejora de imagen. Importancia del capital simbólico recalcada constantemente en conversación T.2.
- *Capital social*: medido en términos de rentabilidad social, mejor posicionamiento ante competidores. Rentabilidad social por ofrecer mejor servicio frente a competidores y necesidad de mejora de imagen frente a la competencia, patente en conversación T.2.
- *Capital económico*: posibilidad de expansión. Nuestro informante en T.2 manifiesta que la implantación de un servicio de departamento lingüístico in situ no se hace por beneficio económico.
- *Capital cultural*: conocimientos previos y formación constante que el traductor aporta al campo.

El informante en la conversación T.1 hace hincapié en el capital cultural del traductor: su bagaje profesional, la formación que posee, el hecho de combinar diferentes trabajos a la vez (en relación con el campo). Este informante manifiesta también que el agente debe estar en constante formación en temas jurídicos para poder entender la documentación.

5. Causas de “puertas cerradas” o bloqueo al acceso del traductor en el campo

- *El factor tiempo*

Este parámetro está expresado a través de la insuficiencia para asumir todas las tareas en las empresas o despachos o la imposibilidad de asumir tareas no propias. También se manifiesta a través de parámetros como el ahorro de trámites burocráticos en los procesos de transporte y la necesidad de la rapidez en la resolución de los conflictos de tipo jurídico o la inmediatez que suponen los procedimientos en los casos derivados del transporte.

“La inmediatez en los procesos” se recalca especialmente en la conversación T.4.

- *La absorción de tareas no propias.* Acumulación de tareas propias del traductor profesional asignadas a puestos que desempeñan otras labores.
- *La informatización*

Cambios en el campo que provoca la implantación de sistemas informáticos en los trámites burocráticos del puerto, por ejemplo. Se ha implantado “la herramienta” o “la aplicación”, lo que ha llevado a la informatización de algunas gestiones derivadas del transporte en ciertos estadios del proceso, como pueda ser la estandarización del sistema de entrada y salida de contenedores.

Ejemplos en T. 5: *“Todo el sistema de la autoridad portuaria va informatizado [...] Únicamente se rellenan huecos en documentos tipo.”*

- *La confidencialidad.* Con este parámetro hacemos referencia al hecho de que externalizar servicios conlleva que los documentos salgan del despacho con lo que se viola el principio de confidencialidad.
- *El dinero.* En esta categoría hablamos de cómo el hecho de que la traducción entre o no en juego se reduce a factores económicos.

Así, vemos cómo en T.1 la financiación de la investigación por parte de las empresas (dinero) hace que entre en juego la traducción. También es T.1 quien manifiesta que la principal causa de pérdidas se encuentra en los documentos iniciales. T.1 hace referencia al proceso de privatización de empresas: agrupación de un número de empresas en unas pocas manos. Apreciamos, de nuevo, la relevancia del factor económico.

- *El reconocimiento del estatus interprofesional.* Reconocimiento del papel del traductor por parte del resto de agentes.
- *Las jerarquías y la interacción entre agentes. Redes de comunicación.* Subordinación entre agentes y conflictos derivados de esta subordinación.

En T.1 vemos que es el superior quien propone al informante la resolución de un documento y que es el conflicto de subordinación con un superior el que, a su vez, hace que cese la colaboración. Cuando el agente detecta errores, algunas empresas prefieren no entrar en conflicto con otras empresas del sector por los documentos

- *El inglés como lingua franca*

El inglés como idioma mayoritario de redacción de los documentos. Consecuencias de que la mayor parte de agentes controlen en mayor o menor medida esta lengua.

Por un lado, en la traducción/interpretación de los documentos: el informante en T.4 afirma que *“los documentos están habitualmente redactados en inglés así que son los propios abogados quienes traducen los documentos que se presentan en demandas”* por lo que no externalizan servicios. También se hace hincapié en el inglés como *lingua franca* en T.1: *“emisión de documentos limitada al inglés”*. Por otro, consecuencias negativas que pudieran derivarse del manejo del inglés por parte de “cualquiera” o de unos conocimientos “superficiales” del idioma *“La mayoría de profesionales del Derecho que conoce no manejan el inglés”* (T.1).

Para concluir este apartado y antes de abordar la interpretación de los datos extraemos los siguientes puntos de interés para nuestro estudio:

- Existen experiencias en la práctica de colaboración continuada entre los agentes analizados y los traductores profesionales. Por un lado, destaca la existencia de un departamento lingüístico *in situ* en el despacho de abogados, que cuenta además con colaboradores estables *freelance*. Por otro, encontramos que este modelo de colaboraciones estables es puesto en práctica también por otros agentes del campo, como en el caso del grupo de traductores que puede trabajar de forma continuada para una naviera, por ejemplo.

- La actividad que ejercen estos traductores profesionales se centra principalmente en funciones de redacción y revisión de documentos, puesto que, como observamos en el caso del despacho de abogados que trabaja con empresas extranjeras, se prefiere que se manejen los documentos en lengua original, sin interferencias externas, para evitar la *adulteración* de los mismos, como manifestaba uno de los especialistas en Derecho marítimo consultados. Observamos que toda la actividad relacionada con la traducción de informes legales, comentarios o artículos sobre legislación, resúmenes, etc. que presentan una periodicidad puede suponer una parcela representativa de la actividad del traductor especializado, puesto que los agentes suelen hacer estos encargos a agentes externos, generalmente profesionales de la traducción.
- La iniciativa e impulso de las formas de cooperación entre traductores y agentes antes mencionadas van estrechamente unidos a un aumento del volumen de los documentos a traducir y a la necesidad de unificar criterios en los documentos, además de, como objetivo social, mejorar el servicio a los clientes, puesto que algunas de estas estructuras que se instauran en las empresas nacen con vocación de ser auténticos departamentos de comunicación, con lo que el traductor profesional puede tener, por ende, labores de mediación.
- El desarrollo de esta colaboración traductores-agentes puede verse favorecida por el apoyo institucional, por ejemplo, el Estado puede promover ayudas a las empresas en el marco de la investigación, como hemos visto en el caso de nuestro informante ruso y su trabajo para la naviera.
- En este punto de nuestro estudio, constataríamos que estos casos de colaboración *in situ* son puntuales y no se dan habitualmente en despachos especializados en nuestro ámbito, que mayoritariamente se centran en temas, o bien de pleitos por daños y faltas, en los que se manejan documentos de tipo formulaico, o bien en situaciones de conflicto que requieren tanta inmediatez, como el embargo preventivo de buques, que es inviable recurrir a agentes externos para solucionar los problemas interlingüísticos. La legislación española sólo exige traducciones oficiales en determinados casos, con lo que no disuade de la práctica de que sea el propio abogado o agente del

transporte quien ponga los medios para comprender el texto. Alguno los profesionales consultados concluye que lo anterior puede conducir, sin embargo, a malas interpretaciones derivadas del insuficiente dominio de la lengua extranjera. La informatización es otro de los factores que ha facilitado la agilización de trámites para los agentes. Los portales web de las autoridades portuarias, en concreto, ofrecen herramientas en forma de formularios, que, una vez traducidos e incorporados a la página de estos organismos, ya no hacen necesaria la intervención del traductor.

A pesar del hecho expuesto en el apartado de la metodología sobre la conveniencia de una metodología mixta que combine el análisis cuantitativo con el análisis cualitativo, insistimos en que hemos decidido optar por el segundo de los análisis. Como vemos, un análisis de tipo cualitativo, a través de la entrevista semiestructurada, nos ha permitido trazar en grandes líneas los problemas que se dan en el campo de la traducción de documentos del transporte marítimo, además de acercarnos al *habitus* de los agentes, sus posiciones y relaciones en el campo, así como sus estrategias de inversión.

Una vez expuestas las diferentes categorías descriptivas y tras codificar los datos obtenidos en el proceso de consulta, pasaremos a analizar los resultados aplicando el marco teórico acotado.

Entendiendo por capital el conjunto de recursos por los que los agentes se interesan dentro de un campo (Bourdieu, 1980, 1990, 2008), podemos decir, tras el proceso de consulta, que el capital cultural que poseen los abogados en despachos de Derecho marítimo les confiere en el campo estudiado una posición de poder, una capacidad de actuación e influencia en lo referente a la redacción e interpretación de los documentos, que influye directamente en las posibilidades de los traductores de ejercer algún tipo de potestad sobre los mismos, desde su creación hasta su consumo como bienes culturales. Esta posición es extrapolable a otros casos no recogidos en la consulta pero tratados en la introducción teórica al campo, como las transitarias o las navieras, que se ocupan de la gestión documental del transporte marítimo en el campo en el día a día de su actividad. Su posición, como se recoge en la mencionada introducción teórica, está institucionalizada, lo que les confiere un mayor capital y por ende un mayor grado de influencia sobre el resto de agentes. El capital acumulado por los abogados se institucionaliza y objetiva en el campo a través de la interpretación de los documentos conforme a las prácticas fijadas por las instituciones y estas prácticas se incorporan a la realidad social, de forma que acaban legitimándose por el reconocimiento de esa posición por parte del resto de agentes. Esta descripción sucinta de la realidad social que nos permite el estudio provoca un bloqueo al acceso al campo de agentes ajenos al marco institucional que lo define y que ejerce su autonomía por el estatus profesional logrado. Por consiguiente, el traductor, que, además, no cuenta con el beneplácito y apoyo de una legislación que refuerza como capital objetivado la institucionalización de dichas prácticas, ve reducida su participación incluso cuando sus competencias son necesarias como resultado de la naturaleza internacional y multilingüe del campo. La política de gestión de ese multilingüismo, diseñada a través de las prácticas siguiendo las normas dispuestas en el campo por la interacción de los agentes, se fundamenta en una gestión interna y en la asunción de tareas de producción multilingüe por parte de los agentes que dictan y dominan el valor del capital cultural. Los traductores no son, pues, quienes detentan en exclusividad la aplicación mercantil de un conjunto organizado de conocimientos en este contexto social determinado (Monzó, 2006: 3), por lo que su estatus no podría considerarse profesional, carece de autonomía y su participación en la política de traducción es marginal, con lo que no

definen lo que debe entenderse como especializada o como una parcela autónoma o disciplina autónoma especializada dentro de la traducción. En este epígrafe fundamentaremos esa conclusión a través de los datos extraídos de las entrevistas, incluidos en el anexo y presentados a través de categorías de códigos en el apartado anterior.

El capital cultural en el campo del transporte marítimo está conformado, en primer lugar, por los conocimientos sobre el campo y sus reglas de juego que definen y poseen los juristas. La acumulación de capital en manos de estos agentes les confiere una posición de poder en la interpretación de los documentos y en las decisiones respecto a la política de gestión del multilingüismo. Este extremo se evidencia en varias ocasiones en la entrevista T.2: *“era el propio abogado quien ponía los medios para comprender el texto”, “como dicho actor (el departamento lingüístico) no existía en el panorama de aquel momento”*. En la conversación con el informante en T.4 se observa, además, cómo las normas del campo están fuertemente ancladas en el *habitus* de los agentes: *“son procesos de tanta inmediatez que es imposible recurrir a un agente externo (el traductor), en caso de que se presentara un documento a traducir”, “no es necesaria la traducción jurada de estos documentos”, “se presentan con sus traducciones del propio despacho a la demanda”, “no se dan habitualmente encargos de traducción”*. Todo ello redundaría en una selección de agentes que no contempla a los traductores y que, por tanto, les niega la jurisdicción sobre las situaciones en las que es necesario gestionar el multilingüismo: *“son los propios abogados quienes traducen los documentos que se presentan en demandas”* (T.4).

La acumulación de capital cultural permite intercambios que legitiman las posiciones relativas de los agentes dentro del campo. Las prácticas que confirman la *doxa* imperante permiten al resto de agentes reafirmar su adhesión y conferir los beneficios asociados al poder al percibir las prácticas y las posiciones relativas como integrantes de la normalidad (Foucault, 1992) o parte de las normas del juego (Bourdieu, 1980, 1990, 2008). La importancia del capital cultural²⁹ en el acceso y permanencia en el campo es evidente en la situación descrita por nuestro informante en la conversación T.1. Aquí el informante verbaliza la importancia de que el traductor aporte conocimientos previos relacionados con el campo y esté en constante formación (capital cultural por los conocimientos que el traductor acumula en el campo), con el fin de acceder al campo del transporte marítimo y poder asumir como propio en el mismo un rol de traductor-mediador, gracias a la acumulación de capital, esto es, a los conocimientos

²⁹ Sobre conocimientos legales básicos que se espera debe poseer el traductor jurídico y los diferentes estudios respecto a este tema véase la reciente aportación de Ordóñez, 2015.

avanzados sobre su funcionamiento: *"I had to study Roman law, general principles of Russian law and several books on English contract law to better understand what we translate as I was a kind of editor disputing translations with our lawyers the top of which was not speaking English."* El rol de traductor-mediador no es, como en otros muchos casos³⁰, el único que desempeña el agente encargado de la gestión del multilingüismo. La traducción es un acto social, cultural y político conectado con las relaciones de poder. El traductor posee, por tanto, un rol social, como agente que opera en una red de actividad.

De hecho, el informante en la conversación T.1 hace mucho hincapié en estos distintos roles que el traductor puede desempeñar en el campo (ya sea como mediador, editor, corrector, etc.) y pone en valor esta acumulación de capital cultural por parte del traductor. Insiste en su propio bagaje profesional, la formación filológica y los conocimientos acumulados, por el hecho de haber combinado diferentes trabajos a la vez, en interconexión y conectados a su vez con el ámbito marítimo, como agente de aduanas o profesor de inglés de los negocios en empresas del sector. Su formación en lenguas combinada con su constante formación en temas jurídicos le posibilita estar en régimen de igualdad con el resto de agentes ya constituidos (agentes en navieras, en este caso).

El capital económico y los efectos de su acumulación los vemos ejemplificados en la conversación T.2. A pesar de que nuestro informante manifiesta que la implantación de un servicio de departamento lingüístico *in situ* no se hace por beneficio económico, el beneficio final lo es, puesto que la cartera de clientes extranjeros proporciona oportunidades de acceso al capital económico. Aunque inicialmente sólo se haga por prestigio o posición social (capital social transformado en simbólico), se trata en definitiva de ampliar el volumen de negocio, manteniendo y aumentando la cartera de clientes extranjeros, que es la principal con la que cuenta el despacho. A la vez que se habla de esta expansión y de ampliación de su red social de contactos (capital social), se habla de aumento de volumen de trabajo y de aumento del volumen de traducciones. Consiguientemente, se habla de resultados económicos para el despacho, aunque en el encargo en sí mismo no haya margen económico para el despacho, sino que forma parte del servicio jurídico y se factura a precios de mercado. Se observa, pues, cómo, al igual que en otras profesiones, no es el capital económico el que se esgrime para justificar las posiciones propias en el campo, y que en el delicado equilibrio de capitales, su

³⁰ Sobre la controversia en Traductología referida al rol de intérpretes y traductores, véase Bassnett, 1996, Angelelli, 2003, Hale, 2008, Angermeyer, 2009 y Jacobsen, 2009.

importancia se diluye en el discurso, bien como estrategia de distinción de otros grupos sociales, bien como la asunción de que el capital económico y la posición económica es la contraprestación normal a una tarea valorada.

El capital social, reflejado también en la conversación T.2, se mide en términos de aumento de contactos, rentabilidad social, mejora de imagen y mejor posicionamiento frente a otros agentes, en especial competidores. Esta acumulación de capital le hace distinguirse del resto de competidores que ejercen la misma actividad en competencia directa, mediante la implantación del departamento lingüístico sustentado por la firma. Este posicionamiento social es algo que el informante recalca constantemente y, como decíamos, aunque no sea lo prioritario para el despacho por sus declaraciones, el capital simbólico que otorga se reinvierte, a su vez, en capital económico.

Por consiguiente, los datos muestran que la acumulación en inversión de capital en el campo, permite mejorar el posicionamiento de los traductores profesionales que quieran ejercer su actividad en el ámbito de la documentación del transporte marítimo. Los traductores pueden, por ejemplo, invertir el capital cultural que ya les confiere su *habitus* en otros tipos de capital, eminentemente social, por los contactos que pueden establecer con agentes del transporte y económico, por el aumento de encargos que les pueda reportar darse a conocer y que el resto de agentes reconozcan los beneficios de su aportación, en definitiva, hacerse visibles. En la conversación T.1, por ejemplo, la primera colaboración del informante en la resolución de un conflicto en la interpretación de un documento se demostró como “útil” por lo que se produjo una continuidad en los servicios prestados. A su vez, estas estrategias de acumulación en inversión del capital les posibilitan el poder entrar en el campo en condiciones de igualdad con otros grupos de agentes legitimados (los abogados) y luchar por sus recursos.

Vemos por la consulta que esto ocurre y que se dan casos de colaboración de los traductores con otros grupos de agentes, tanto en la conversación en T.1 como en el de la traductora en T.3. Esta colaboración que proviene del reconocimiento de la figura del traductor y del capital cultural que puede aportar al campo, derivado de sus conocimientos lingüísticos, no se da, sin embargo, sin dificultades iniciales: se hace necesaria la negociación, la defensa de la propuesta terminológica, la justificación documental, en definitiva, un proceso de conversaciones, con la autoridad portuaria en el caso T.3, para acordar y unificar ciertos vocablos o hacerlos prevalecer frente a otros. Encontramos otro ejemplo que ilustra la importancia de la negociación para hacer prevalecer el posicionamiento del traductor en el campo en lo declarado por el sujeto en la conversación T.1: *“I was a kind of editor disputing translations with our lawyers.”* El traductor prevé los problemas de tipo lingüístico, con lo que

va más allá de ser un “puente”, sino que es un agente que invierte activamente su capital y media de forma activa entre personas y no solamente entre lenguas y culturas. A pesar de estas reticencias iniciales, vemos que en ambos casos los agentes que encargan los servicios son conscientes de que tienen que poner la solución al conflicto interlingüístico en manos de agentes lingüísticos especializados (la autoridad portuaria externaliza las publicaciones de su página web en la agencia de traducción).

La competencia entre agentes con distintos tipos, formas y cantidades de capital da lugar a un “juego”, según Bourdieu (1980, 2008), en los diversos campos a través del cual los individuos transforman la estructura social. A través de la competencia entre agentes, se puede transformar la estructura y el campo ofrece mecanismos para transformar esa realidad. Es lo que ocurre cuando hay que reaccionar en el caso T.1 ante la puesta en marcha de la política de fomento a la investigación por parte del Estado y se crea la figura de traductor-investigador. Se observa así en el espacio social una lucha constante en la que los agentes utilizan las armas que les proporciona su posición, y por ende, su capital, en la estructura de poder. Mediante el capital, por su condición de energía social, el individuo puede provocar cambios en el sistema.

Bourdieu postula que, gracias a este potencial desarrollo en sus estructuras que presenta el campo, existe una lucha entre agentes e instituciones por el monopolio del Derecho. De hecho, dentro del campo jurídico se da una lucha por decir el Derecho entre dichos agentes, los cuales poseen competencia social y cultural, que es la propia capacidad socialmente reconocida de interpretar un cuerpo de textos que consagran la visión legítima del mundo social. Dicha competencia social y técnica de interpretar los documentos es la que vemos que detentan en nuestro campo los abogados. La lectura –o interpretación– de dicho cuerpo de textos es una forma de apropiarse de la fuerza simbólica encerrada en él (Bourdieu, 1995), hecho que también se refleja en parámetros de confidencialidad (o “secretismo”) en el manejo de los documentos legales que llegan al despacho en la aportación de T.2.

Esta figura o rol de los abogados como especialistas del campo es patente en lo aportado por el abogado en T.4, al hablar, de un lado, de una disciplina concreta dentro del Derecho, el Derecho marítimo y de otro, al matizar que sus propios colegas de profesión son los agentes que detentan la jurisdicción sobre dicha disciplina, tanto por su estatus social en el campo, como por su competencia en la redacción de una parte importante de la documentación que el campo genera: *“uno de los cuales es el especialista en Derecho marítimo, además de responsable de la sección de Derecho marítimo del Colegio de Abogados de Valencia y de escribir en la revista del puerto.”* Este punto nos lleva a la cuestión para el estudio abierta

como conclusión por Monzó (2006) en lo referente a la Sociología de las profesiones: los conflictos interprofesionales, el desplazamiento de un grupo por otro, es decir, cómo éste último, el de los abogados y los agentes del transporte en nuestro caso, hace prevalecer su visión y la legitimación de la forma en que determinado colectivo soluciona una tarea, desplazando a los traductores.

Los estudios de Monzó también nos plantean cuestiones sobre la profesionalización de un grupo como el acaparamiento de encargos, la jornada socialmente aceptada o la remuneración necesarias, que permitan vivir de una actividad, además de la jurisdicción sobre esa determinada parcela profesional. Así, vemos ejemplos en el campo del transporte, como el que arroja la conversación T.5, en la que se habla de la exclusividad en una parcela de actividad del campo detentada por un grupo concreto de agentes, el que constituye la asociación de transportistas de contenedores. Dicha asociación aglutina autónomos *“que se dedican exclusivamente al transporte por contenedor en el puerto de Valencia”* y el hecho de estar asociados les proporciona beneficios sociales en el desarrollo de su actividad: *“es habitual que éstos se aglutinen en asociaciones para tener más fuerza a la hora de defender sus derechos, estandarizar precios, etc.”*. Como vemos, la práctica relativa al asociacionismo no es ajena al campo del transporte marítimo, lo que la abogada de la asociación recalca al decir que dicha práctica *“es habitual”*.

Ya en la parte de este trabajo relativa a la descripción del campo, detallamos el papel de las aseguradoras y de los abogados especializados en la contratación del seguro (o los corredores de seguros) y describimos cómo las asociaciones de armadores objetivaban su capital en el clausulado, que se incorporaba como normas de funcionamiento del campo en los contratos, elaborando los modelos de póliza que constituían la base de la negociación, con lo que concluíamos que ostentaban el poder de decir el Derecho. Vimos cómo la legislación aplicable a los contratos institucionaliza la *doxa* incorporada en el *habitus* de los individuos y acaba cristalizando en el funcionamiento del campo.

Los miembros del grupo pueden, pues, organizarse para tener visibilidad en el campo, de modo que la sociedad vea en ellos ciertos valores que necesita, lo que les permitirá obtener de la misma cierto poder delegado que les otorgue el derecho a decidir quién puede ejercer la profesión y en qué circunstancias, en definitiva, una autorregulación, lo que vemos en el caso de los transportistas de contenedores. La fuerza unida de los agentes en forma de asociacionismo, hace que éstos puedan influir en la sociedad y realizar acciones en nombre del colectivo que les reporten beneficios, como la fijación de tarifas aplicables. En este sentido, el de la organización profesional, en cambio, no hemos encontrado modelos aplicables a nuestro

estudio, con lo que vemos que los traductores mostrarían una socialización deficiente y una identidad común poco definida que llevan a la precariedad en el asociacionismo.

Existe una lucha constante en el mercado social por detentar la jurisdicción sobre un determinado sector y, para ello, los grupos invierten sus distintos tipos de capital. Esta visión se centra en la idea de la competencia y los conflictos interprofesionales, así como en los cambios que pueden darse en el panorama social en el sistema de las profesiones (Monzó, 2006). El parámetro descriptivo del asociacionismo es, en definitiva, relevante por las consecuencias que puede tener que los agentes estén asociados: cómo ejercer influencia como grupo a la hora de obtener autonomía, tener visibilidad, situarse en mejores condiciones para enfrentarse a la competencia y dictar unas reglas propias que se incorporen como prácticas legitimadas en el funcionamiento del campo. El asociacionismo es ventajoso para los agentes, puesto que es la única manera de hacer prevalecer los intereses del grupo. Es una evidencia de las luchas por la jurisdicción en el campo entre grupos de agentes que tratan de acceder a los recursos que existen en él y de los agentes frente al Estado por obtener una autorregulación, con frecuencia mediante la formación de alianzas, como forma de acumular capital social y económico que se invierte en muchos casos en capital cultural que acaba objetivándose en la documentación.

El posicionamiento del traductor en la sociedad, la visión que en determinada parcela de la sociedad se tiene sobre su papel o rol social es lo que determina las políticas de gestión del multilingüismo por las que se decantan Estado, empresas e instituciones. Ellos deciden qué trabajos necesitan ser traducidos en un área determinada de la sociedad y cuál es la posición económica y social del traductor. El investigador debe delimitar, por tanto, cuál es el perfil del traductor como agente que desarrolla su actividad en una parcela determinada de la sociedad en la que ejerce un rol social (Holmes, 1972), la del transporte marítimo en nuestro caso.

Las diferentes visiones que de la traducción tienen los directivos en las empresas y el reconocimiento del rol del traductor o ausencia de él deriva en distintos tipos de políticas de gestión del multilingüismo dentro de la estructura empresarial. Depende de cada empresa si considera la traducción o la problemática derivada de la comunicación interlingüística como “acto neutro” o como acto que forma parte de la gestión de la empresa, utilizando terminología de Steyaert y Janssens (1997: 142). Estas diferencias en la concepción de la traducción plantean cuestiones reflejadas en la recogida de datos como: ¿supone la traducción una tarea “extra” que se suma al desempeño de otras funciones?, ¿asumen los empresarios que el conocimiento de idiomas es algo incorporado al bagaje que el trabajador aporta a la empresa?, ¿se invierte o no, por tanto, en formación?, o ¿perciben la traducción como un

mero proceso mecánico en el que se admiten soluciones *ad hoc* resueltas en el acto por personal dedicado a otras tareas y con conocimientos mínimos de la lengua?, por poner algunos ejemplos.

La implantación de estas políticas de gestión del multilingüismo necesita muchas veces del apoyo y la inversión institucional. Un ejemplo de colaboración entre instituciones es lo aportado por el informante en T.1, a través del fomento de políticas de inversión en investigación. Tanto en el caso del bufete en T.2 como en el de las unidades de investigación creadas en T.1, nos hallamos ante un modelo que se desconoce en el momento de su implantación. El actor o agente social que desempeña labores de resolución de conflictos lingüísticos carece de visibilidad hasta ese momento, con lo que los traductores que se mueven en esa parcela del campo, carecen de un estatus interprofesional, interpretado como ausencia de concienciación de los agentes sobre la figura del traductor, falta de reconocimiento social de la profesión y poca o nula relevancia que el resto de agentes concede a su trabajo. Esta falta de visibilidad queda patente en aportaciones como la del abogado en T.4, al describir la resolución interna de estas situaciones interlingüísticas o en T.5, al hablar de la herramienta, como sistema informático que “permite” también rellenar formularios de entrada y salida de contenedores en inglés, sin tener en cuenta quién ha llevado esa labor previa de traducción de la propia herramienta para que esté al alcance de los usuarios que no se manejan en nuestro idioma.

Los datos evidencian que, tanto en el caso de la figura del departamento lingüístico en T.2, como en la del traductor-investigador en T.1, existen casos en los que la traducción no se concibe como un “acto neutro”, sino que se fija una política de gestión por parte de la empresa, en el primer caso, o por parte del Estado, en el segundo, que legitima la intervención de ese nuevo agente en el campo y le da voz. Es, por tanto, la dirección de la empresa, en un supuesto, y el Estado, en el otro, quienes fijan las reglas del juego, lo que muestra que existe una desigualdad de fuerzas mercado-Estado sobre agentes, en este caso traductores, cuestión para estudio planteada por Monzó (2006) en lo referente a la Sociología de las profesiones, y que, sin la intervención del Estado o la definición de políticas al respecto por parte de los empresarios no es posible el acceso del traductor al campo.

Las políticas estatales pueden actuar de modo intervencionista favoreciendo la inversión en ciertos sectores como la investigación y por ende, se podrían dar en la práctica políticas educativas que favorecieran la colaboración entre universidades y empresas, mediante, por citar un ejemplo, la puesta en marcha de prácticas profesionales. Mediante esta intervención que el Estado ejerce en las estructuras sociales, como puede ser la política de apoyo a la

investigación o la ausencia de dicha política, las políticas de nacionalización *versus* las políticas de privatización, como vemos en T.1, se pueden implantar nuevos modelos de colaboración de los traductores con el resto de agentes del transporte.

El Estado, cuya posición está legitimada por el resto de agentes en el campo, también puede provocar estos cambios en la estructura social a través de la legislación. Así, el Estado puede imponer cambios en las jerarquías de la estructura social, reforzando la figura del traductor no profesional, como agente dotado de poder para decir el Derecho, para interpretar los documentos, mediante lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil en relación a la traducción jurada, normativa que plantea el informante en T.4: *“Debemos tener en cuenta que en virtud de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil no es necesaria la traducción jurada de estos documentos [...]”* Recordamos que según Bourdieu, el lenguaje jurídico siempre manifiesta un punto de vista (lo que la gente debe o no debe hacer) de una institución, que es lo que se considera como legítimo, reconocido por todos al menos dentro de los límites de una determinada sociedad (véase Bourdieu en Vidal Claramonte, 2005). En nuestro caso, queda reflejado en el hecho de que en un momento determinado se legisle en una dirección, que permite que “cualquiera” con unos conocimientos del idioma original o los propios abogados especialistas puedan interpretar los documentos o aportar sus traducciones al proceso. El Estado, legislando en uno u otro sentido, puede, pues, favorecer la entrada en juego en el campo de cierto grupo de agentes, los traductores, o excluirlos en este caso, como describe Monzó (2011). Estas prácticas sociales acaban autonomizándose, adquieren estructuras propias y un grupo de agentes (los juristas) reclama la exclusividad para ejercer tal actividad mediante un proceso de especialización y legitimación que los justifica frente a otros agentes (Bourdieu, 1994: 148-167).

Además de la intervención del Estado, a su vez, las empresas pueden implantar políticas internas de traducción como parte del esquema organizativo de la empresa misma y contemplar la traducción como una actividad integrada en su funcionamiento y gestión. Las políticas de traducción configuran las normas iniciales del campo, que determinan lo que se selecciona para traducir o a quién se le encarga. En el caso de estudio las empresas formulan políticas que aún se desconocen en la práctica lo cual implica un asentamiento todavía débil de la traducción profesional como solución de los problemas interlingüísticos, aun cuando los traductores persigan una profesionalización que sólo conseguirían con una jurisdicción exclusiva.

Es la solución por la que se decanta el bufete de abogados en T.2, que crea una nueva figura en el despacho, desconocida hasta el momento en la operativa de otros despachos de

abogados y que la dirección decide instituir dentro de la estructura de la empresa: *“Como dicho actor no existía en el panorama de aquel momento, ya que no había casos similares de departamentos en otros despachos, decidieron inventar su propio modelo e iniciaron un proceso de selección, recurriendo a un traductor-intérprete jurado para encomendarle la tarea.”* La tarea se encomienda a un agente especializado en temas lingüísticos y resulta beneficiosa, lo que apoyan en el marco teórico los estudios de Piekkari et al. (2013), que analizan el caso de Nordea y de los beneficios de establecer un departamento lingüístico *in situ* que dé solución a los problemas de comunicación interlingüística. Sin embargo, las autoras también recalcan la importancia del factor tiempo y cómo éste aboca en ocasiones a las empresas al recurso rápido de la traducción interna como forma de solucionar los trámites del día a día (Piekkari et al., 2013: 779-80), reflejo de lo cual es la “inmediatez en los procesos” de la que se habla en la conversación T.4.

Sin embargo y a pesar de las ventajas que la actividad traductora puede aportar a la empresa según la aportación del informante en la conversación en T.2, en cuanto a operatividad, estándares de calidad, eficacia en la comunicación y posicionamiento frente a competidores, la labor del traductor y su posición en la empresa suelen relegarse a un segundo plano, a esa posición “neutra” de la que hablábamos. Con frecuencia, los empresarios observan el conocimiento de idiomas como parte del bagaje que el trabajador individual aporta a la empresa y se asume que resolver esas situaciones derivadas de la comunicación interlingüística es responsabilidad del trabajador, más que de la propia gestión de la dirección (Steyaert y Janssens, 1997), prueba de lo cual es la visión aportada por el informante en la conversación T.4, que “presupone” en sus compañeros de despacho esos conocimientos: *“[...] puesto que estos documentos están redactados habitualmente en inglés, así que, como decíamos, son los propios abogados quienes traducen los documentos que se presentan en demandas.”* Observamos, pues, en el proceso de consulta cómo los abogados acaban aceptando que ellos tienen la jurisdicción sobre esa área de conocimiento y sus prácticas acaban por cristalizar en el campo, de forma que el resto de agentes las concibe como “naturales” y les otorga legitimación, extendiendo la percepción de que no es necesario externalizar los servicios y ponerlos en manos de otros agentes. Se contempla la traducción como una actividad mecánica que pueden manejar con facilidad los agentes implicados (los abogados) (Piekkari et al., 2013). Piekkari et al. también recalcan que, en lo referente a la gestión del multilingüismo y a la visión del traductor como rol pasivo, sólo la falta de conocimientos obliga en ocasiones a los abogados a acudir a la traducción cuando supone una necesidad, concibiendo esta necesidad como casos de resolución de documentos con un

lenguaje muy específico ante los que un simple trabajador con conocimientos básicos de lenguas no puede prestar un servicio de calidad o, como reflejan en nuestro caso los datos arrojados por T.4 en el proceso de consulta, cuando los abogados se encuentran ante idiomas “raros” o poco comunes.

Del otro lado, tenemos la perspectiva del departamento lingüístico *in situ*, que parte de la concepción de la traducción no como un mero problema que hay que solucionar, sino como actividad que aporta valor añadido o diferencial a la empresa, además de como acto de mediación. En estos casos, es importante buscar el diálogo entre las partes y establecer estrategias que integren la traducción como un “acto performativo”, que forma parte de la gestión misma de la empresa (Steyaert y Janssens, 1997), puesto que no hay diferencia sustancial entre pedir al traductor que produzca un texto en una lengua determinada, como muestra parte del día a día del departamento lingüístico en T.2, o pedirle que traduzca un texto a otras lenguas.

Las políticas de gestión del multilingüismo plantean también una cuestión central para la traducción en nuestro campo, que es el reconocimiento de *lingua franca* del idioma inglés en el campo del transporte marítimo, como idioma vehicular para el intercambio de comunicación y el mayoritario en la redacción de los documentos. A través del análisis de Parada (2006) entendemos que la importancia hegemónica de ciertos países en momentos de la historia ha hecho que se impongan sus condiciones en sectores como el del seguro o en general, ha influido en la estandarización del idioma en la redacción en los documentos. Otros autores como House (2013) o Montgomery (2009) también argumentan que la consolidación de una lengua como *lingua franca* se debe a razones históricas.

El uso del inglés como idioma vehicular en el campo del transporte marítimo (“*Emisión de los documentos limitada al inglés*” en T.1) tiene consecuencias no del todo favorables por el hecho de que muchos de los agentes controlan en mayor o menor medida esta lengua, aunque de modo superficial (“*La mayoría de profesionales del Derecho que conoce no manejan el inglés*” en T.1) o sin las habilidades necesarias y por ello se sienten investidos del conocimiento para traducir los documentos, a pesar de que las traducciones sean deficientes o se pueda caer en la interpretación errónea de los documentos.

El inglés como *lingua franca* tiene consecuencias además en el plano de las políticas de traducción y de gestión del multilingüismo en la empresa, en el aspecto de cómo los directivos distribuyen esas tareas no propias (la resolución de temas lingüísticos) de un puesto en concreto, en el cuadro general de distribución de tareas en la empresa. Esta absorción de

tareas no propias por puestos no específicos de temas lingüísticos queda reflejada en la insuficiencia en términos de tiempo para absorber trabajos “extra” en la conversación en T.1 y en cómo el informante manifiesta que este trabajo de más no está compensado en el plano salarial, con las consiguientes consecuencias negativas en la calidad de la traducción de los documentos. La insuficiencia para absorber estas tareas añadidas puede ser también un motivo para que se opte por externalizar servicios, aunque en la mayoría de casos el coste económico que supone se suma a la falta de interés y reconocimiento mismo de la profesión por parte de los empresarios (Hewson, 2013: 162).

Como conclusión, hemos tratado de ofrecer una visión del campo desde la propia experiencia de los agentes, accediendo a su *habitus* mediante el método de la entrevista. Creemos que la función social de los investigadores es profundizar en la comprensión crítica de los fenómenos sociales para preparar el terreno para la práctica traductora, y, si es posible, para intervenir en la mejora de estos fenómenos, proponiendo vías de actuación que sitúen en mejores condiciones la realidad profesional del traductor. Los investigadores debemos dar visibilidad a la figura del traductor como agente que desempeña un rol social en una parcela determinada de la sociedad, hacer valer su posicionamiento en el campo y denunciar la desigualdad de fuerzas de mercado-Estado sobre los agentes, que fijan reglas del juego mediante la implantación de políticas de traducción que no contemplan en la mayoría de los casos la posibilidad de la traducción profesional como solución a los problemas derivados del multilingüismo.

CONCLUSIONES

En el presente trabajo, hemos dibujado la geografía social del campo en el que se genera la documentación de transporte marítimo y sus políticas de traducción tomando como punto de partida la ontología de Pierre Bourdieu. A partir del estudio cualitativo y del análisis de los datos obtenidos en el proceso de consulta, pasamos a argumentar, a modo de conclusión final de nuestra tesis, cómo nuestra hipótesis inicial: “En la gestión del multilingüismo en el campo estudiado se identifica una política de traducción no formalizada en la que predomina el recurso a la traducción no profesional” queda verificada a través de nuestro estudio descriptivo y de los datos recogidos en las entrevistas.

El objeto de estudio. Una visión crítica general

A través de la descripción del campo, hemos conocido la especificidad del contexto en el que se ubica la práctica social del traductor de documentos de transporte marítimo de mercancías y hemos observado la traducción como proceso y producto de un entorno social en el que interactúan los individuos. Vemos que dicho contexto se encuentra en continua evolución debido al desarrollo de una nueva concepción del transporte marítimo y del intercambio transnacional de mercancías, lo que exige de los agentes una permanente actualización de conocimientos y prácticas, que se integran en su capital cultural. El consiguiente desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias y la aparición de nuevas figuras que plasmen esta nueva realidad, en la que el transporte se concibe como un todo orgánico, van de la mano y son necesarios para el desarrollo económico de un país. De esto se desprende que el transporte demanda mejoras y avances como nuevas instalaciones de tipo multimodal, innovaciones tecnológicas, uniones entre empresas y nuevos modelos de asociacionismo.

En este nuevo panorama que impone la globalización de las economías y la integración de los clústeres, la traducción desempeña un papel decisivo en el intercambio de comunicación entre culturas que deben ser consideradas, ya no de forma aislada, sino como grupos que operan en un sistema más amplio, supranacional. En este sistema se produce, a su vez, un intercambio de bienes culturales, en concreto de tipo documental, que constituyen un capital cultural objetivado en documentos altamente institucionalizados. Las dinámicas y los productos de ese intercambio componen un mercado autónomo de bienes simbólicos, cuya interdependencia con este espacio económico mundial resulta vital para su desarrollo. Los fundamentos teóricos de esta tesis doctoral, nos han permitido cuestionar los antiguos sistemas de gestión económica y cultural en el campo estudiado, para contemplar un modelo

organizativo de estructura mundial basado en la globalización, en las cadenas de valor y en el intercambio constante de bienes simbólicos.

Una breve reflexión sobre el marco teórico

Las teorías tomadas como base para el análisis de esta nueva realidad cambiante en el marco teórico han resultado óptimas para comprender y explicar el ámbito del transporte marítimo. El protagonismo de Bourdieu no es óbice para que también hayamos aplicado otros marcos complementarios que permiten dar una explicación más trabada de esta realidad desde la Traductología. Estas teorías han permitido describir la evolución del objeto de estudio y observar el campo como ente dinámico que desarrolla mecanismos para integrar las nuevas realidades del mercado, a través de la aparición de nuevas figuras y nuevos modelos operativos. La Sociología Aplicada a la Traducción (SAT) nos ha servido para contemplar la traducción desde una perspectiva que la observa como producto que se desarrolla en un contexto social determinado y que le da relevancia a las interacciones entre los individuos.

Hemos comparado las teorías de Bourdieu con los dictados de Michel Foucault, en lo referente a la relevancia que ambos autores conceden a las condiciones históricas en las que se produce el Derecho. Para ambos, el sujeto se construye a través de su desarrollo histórico, lo que nos ha sido de utilidad para explicar fenómenos como las conferencias de flete, en lo referente a navieras y en el ámbito de los seguros, la evolución de Lloyd's y los clubes P&I. Además, su enfoque nos ha permitido explicar la lucha por el poder de decir el Derecho que se produce en nuestro campo: ciertos agentes, abogados especializados o los mismos agentes del transporte en el caso de algunos documentos, detentan una capacidad socialmente reconocida por el resto de agentes para la interpretación y redacción de la documentación generada en el transporte por mar. Esta visión también nos ayuda a entender que, mediante la lectura o interpretación de la documentación, estos agentes reconocidos se apropian de la fuerza simbólica que se encierra en ella, hasta el punto de bloquear el acceso de otros agentes, los traductores, en nuestro caso. Sin embargo, el hecho de que se hallen revestidos de este poder no podría producirse si el resto de agentes no respaldara su posición y la aceptara como legítima. Hemos visto cómo, en Traductología, autores como Inghilleri han cogido el testigo de esta perspectiva que relaciona Historia y Sociología para aplicarla a sus estudios.

La evolución de la sociedad también se plasma en la aparición de nuevos modelos de gobernación y en la decadencia de lo que, hasta hace unos años, entendíamos por *nación*, en el sentido de que la sociedad está viviendo el desarrollo de nuevas estructuras basadas en la globalización, lo que abordan autores como Renn. Sus aportaciones han sido claves para

observar esta nueva realidad global que implica el comercio exterior y en consecuencia, el transporte de mercancías, a la vez que nos ha ayudado a entender el intercambio de comunicación entre sistemas sociales diferenciados como forma de traducción. También la visión de Parada y su concepto de *creación colectiva* ha sido relevante para entender el contexto social en el que se produce una documentación como la del transporte, que implica agentes que pertenecen a sistemas culturales distintos y que se ve obligada a integrar normativa de distinta naturaleza, no sólo la proveniente del ordenamiento interno de un país, sino aquella que se decide en el plano internacional, como los convenios de aplicación al transporte o las cláusulas estandarizadas del seguro.

En el caso del transporte, estos cambios se ven motivados, como decimos, por la necesidad de globalización de las economías, por los beneficios que aporta a un país vender sus productos en el exterior e importar aquellos de los que carece. Para ello, la intermodalidad del transporte exige plataformas logísticas en las que se lleven a cabo un conjunto de tareas más amplio del que originariamente se desarrollaba en los puertos, es decir, no sólo la recepción o envío de mercancías, sino todas las actividades asociadas al transporte que hemos descrito. Dado un campo social como el transporte marítimo, que implica unas operaciones transnacionales, se hace necesaria la comunicación intercultural en muchos casos

En este intercambio de comunicación entre sistemas distintos, la traducción puede jugar un papel relevante como forma de salvar estas barreras culturales entre diferentes países, lo que suscita el máximo interés por conocer cuáles son las políticas de gestión del multilingüismo y cuál es la posición que otorgan a la traducción aquellas empresas que quieren expandir sus negocios más allá de nuestras fronteras. Hemos visto casos en los que se adoptan una serie de políticas, conscientes o inconscientes, para la solución de los problemas de comunicación interlingüística, que dan relevancia al papel del traductor, bien sea poniendo en marcha modelos de gabinetes lingüísticos *in situ*, o estableciendo modelos de coordinación de empresas y externalizando los servicios en agencias de traducción de forma continuada o poniéndolos en manos de traductores *freelance* con vocación de perdurar en el tiempo. El marco que nos han ofrecido los diversos estudios sobre políticas de gestión de multilingüismo no ha estado exento de problemas por centrarse puramente en estudios sobre el ámbito empresarial, sin que existan apenas aportaciones teóricas que pongan en relación estos modelos con el ámbito de la traducción.

Los dictados de Kurt Lewin han supuesto un punto de partida en lo metodológico para proponer la interrogación a los agentes sobre su propia experiencia, lo cual ha permitido desarrollar un marco en el que dar respuesta a cuestiones que planteábamos al principio del

trabajo sobre si los agentes implicados viven situaciones interlingüísticas y necesitan acudir en ellas a los traductores especializados y sobre qué documentos se presentan a litigio que sean susceptibles de encargo de traducción. También ha servido de pauta para detectar los problemas que afectan al grupo a través del proceso de entrevista y ofrecer posibles vías de resolución, como detectar buenas prácticas en la colaboración entre los agentes en el campo estudiado, fundamentándonos en una ciencia social que tiene vocación de mejora de la sociedad. Para nosotros el principal inconveniente de una investigación como acción social, como la que propone Lewin, se encuentra en la dificultad de llevar a cabo un trabajo de campo dentro de las empresas. Nos parece complicado encontrar la forma de negociar inicialmente con los agentes implicados para que accedan a que el investigador trabaje desde dentro y mucho más para el trabajo mediante talleres con los empleados, a no ser que exista una relación personal previa agente-investigador o que el propio empresario haya podido solicitar algún tipo de ayuda estatal en la que pudieran intervenir planes de fomento a la investigación. Lewin propone presentar los resultados y los avances del trabajo del investigador, aunque estos avances pueden producirse tímidamente al principio y no hacerse visibles a corto plazo, con lo que el empresario, que tenderá en general a la economía del tiempo y a un único interés por la eficiencia y la productividad, puede impacientarse y abandonar. Creemos que es necesario buscar el modo más realista en que poner en práctica estas vías de actuación, lo que, para el investigador, no es factible sin que intervenga una política estatal al respecto o una colaboración estable empresas e instituciones educativas, con las consiguientes ayudas económicas para las empresas que participen o algún tipo de incentivo fiscal, por ejemplo.

Por otro lado, el marco teórico adoptado nos ha permitido asumir hipótesis y teorías de funcionamiento e interrelación de las nuevas figuras derivadas de la realidad intermodal del transporte y modelos de asociacionismo de agentes que operan en el campo, lo que ha contribuido a la integración de los datos en un modelo explicativo coherente. Para ello, ha sido crucial en el marco teórico la visión que nos ha ofrecido la Sociología de las profesiones. Los estudios de Monzó nos han servido para delimitar las preguntas relevantes a fin de discernir si nos hallamos o no ante una profesión autónoma dentro de la traducción, que permita, por número de encargos, vivir de una jornada socialmente aceptada. También nos ha hecho plantearnos si son los traductores en nuestro campo quienes detentan la aplicación de unas técnicas y saberes propios, aparte de los conocimientos lingüísticos que ya poseen. Con ello, hemos querido demostrar, con el objeto hipotético de definir la traducción de documentos de transporte marítimo como profesión, si los traductores detentan en exclusiva un conjunto organizado de conocimientos en el contexto social que nos ocupa. Así, hemos visto que en el

campo del transporte marítimo el lenguaje profesional no está en manos del traductor, sino de los abogados especializados y los agentes del transporte. Sin embargo, la Sociología de las profesiones podría ofrecernos una visión privilegiada con la que iniciar el camino de una profesionalización del traductor. A pesar de no ofrecer herramientas concretas sobre qué pueden hacer los traductores para que la sociedad vea en ellos los valores que necesita, nos plantea temas como la carencia de identidad como grupo, la necesidad de organización y la relevancia del asociacionismo como forma de hacer visible el papel del traductor en el campo.

Los agentes y sus estrategias de inversión. Campo y capital según la ontología de Pierre Bourdieu

En medio de esta nueva realidad, cobran importancia los diversos grupos de agentes implicados en el transporte, como conocedores de su mecánica, de las reglas del juego y el equilibrio de capitales, y detentadores del poder que se hace valer en el campo. Los agentes agrupados en asociaciones (casos estudiados de los navieros agrupados en conferencias de flete, los transportistas de contenedores, las aseguradoras) son, además, agentes sociales del cambio. La fuerza de su unión hace que puedan influir en la sociedad y llevar a cabo acciones en nombre del colectivo al que representan. Por otro lado, los abogados especializados y los agentes implicados en la redacción e interpretación de los documentos gestionan el capital cultural del campo, reforzado por un capital social que les reporta reconocimiento (capital simbólico). Su posición está por ello legitimada ante el resto de agentes y sus estrategias de inversión están encaminadas a conseguir beneficios sociales, que son los que finalmente determinan posiciones jerárquicas favorables.

Hay una serie de figuras, algunas de reciente conceptualización, que tienen importancia como agentes que intervienen en la actividad de explotación económica del buque (con distintos grados de capital económico) que plantean errores de delimitación. Otras actúan en el campo en su calidad de representantes de otros agentes (el capitán actúa, dentro del buque, por el armador, por ejemplo –gracias a la inversión de su capital cultural incorporado, esto es sus conocimientos sobre navegación–). Destacamos la relevancia del consignatario, como representante del naviero, en los conflictos del campo derivados de los daños sobrevenidos a la mercancía. También hemos hablado de la posición central de la autoridad portuaria en la gestión general del puerto, como caso de posible conflicto entre ortodoxias por su independencia frente al Estado y por su doble carácter de entidad de Derecho público, pero con actuación sometida a Derecho privado. Para fiscalizar su actuación, contamos con las aduanas, como servicio estatal de vigilancia en las operaciones de exportación e importación

de mercancías. El agente de aduanas también tiene un papel importante, en representación del transportista, en lo referente al despacho de mercancías ante este órgano portuario y estatal. Es asimismo relevante el transitario, como operador del transporte, que representa los intereses de los propietarios de la mercancía y que debe coordinar todos los servicios vinculados al transporte, por lo que está conectado con el resto de agentes profesionales del comercio exterior (e invierte y transforma constantemente su capital cultural, en forma incorporada: estos conocimientos globales que aglutinan en gestión del transporte le sirven para cubrir vacíos de conocimiento de los agentes importador-exportador en operaciones complejas). Hemos citado el papel del corredor de seguros y sobre todo, en la consulta, el de los abogados especializados en Derecho marítimo y su ámbito de actuación cuando hay que dirimir disputas.

A través del análisis de los documentos, hemos puesto de relieve el papel central del conocimiento de embarque (B/L) en las relaciones de campo y la relevancia de las figuras tanto del consignatario, como agente en su elaboración, emisión y firma, puesto que actúa en representación de navieras o armadores, así como de las del porteador (armador), el cargador y el receptor, como elementos personales del contrato.

En medio de este entramado de agentes del transporte, hemos destacado el lugar que ocupan los profesionales de la traducción. El capital cultural incorporado que aportan los traductores en lo referente al conocimiento profundo de un idioma, unido al capital cultural acumulado en el campo, a través de los conocimientos que puedan adquirir sobre el campo del transporte en el ejercicio de su actividad traductora (caso de los resúmenes de legislación traducidos al español para la autoridad portuaria o las navieras), pueden hacer que su posición se legitime en el campo con las correspondientes estrategias de inversión y acumulación. Observamos que los traductores pueden invertir este capital cultural en otros tipos de capital, de forma que sean reconocidos por el resto de agentes y su intervención, legitimada. Este reconocimiento puede dotarlos de un prestigio (capital simbólico) que atraiga a nuevos agentes que busquen sus servicios y que les permitan acumular el capital cultural más valorado en el campo, ya que este tipo de encargos les hacen estar al día de todas las novedades en legislación, por ejemplo. Por consiguiente, el traductor puede invertir pues el capital cultural que ya le confiere su *habitus* en otros tipos de capital, eminentemente social, por los contactos que puede establecer con agentes del transporte y económico, y el aumento de encargos que le puede reportar permitirá una acumulación económica.

El capital objetivado a través de la contratación

Como decíamos, se desprende de nuestra muestra que los traductores profesionales ejercen su actividad en el ámbito de la documentación del transporte marítimo, deben acumular el capital cultural dominante, en forma objetivada e institucionalizada en el campo, el cual, sumado al capital cultural que ya poseen (del dominio lingüístico y traductológico), derivado de su propio *habitus*, podría contribuir a su introducción en el campo y a que puedan luchar por sus recursos.

A este respecto y al hilo de la importancia del aseguramiento de la mercancía y del clausulado en los contratos (derivada de la centralidad en el campo del capital económico como interés), hemos analizado la estandarización del comercio internacional a través del elemento de los Incoterms. Su conocimiento supone una gran parte del capital cultural del campo y su eficacia contractual se ha contrastado a través de los usos de comercio y la aceptación general por los agentes del transporte (una inversión de capital cultural que ha dado como resultado un capital social que, a su vez, afianza la consecución del capital económico). Es una parte del capital cultural del campo imprescindible para moverse adecuadamente en el ámbito de la exportación y en concreto, en la compraventa internacional, de forma correcta, por su papel en la transmisión del riesgo entre agentes comprador y vendedor.

Su dominio puede evitar las pérdidas económicas que pudieran derivarse de una utilización errónea de estos estándares del comercio internacional, por ejemplo. El hecho de que estas reglas se encuentren estandarizadas favorece que los agentes entren en el campo compartiendo unas mismas normas del juego, lo que les aporta seguridad en el ejercicio de su actividad, y de ahí su importancia y su interés para los agentes, que deriva en la acumulación de mayor capital social.

El papel del B/L o conocimiento de embarque también nos ha mostrado cómo los agentes objetivan su capital cultural a través de la contratación. Hemos visto que, mientras en el mercado libre o de buques *tramp*, existe una negociación entre armador y fletador mediante los corredores marítimos o agentes de fletes a través de la cual se establecen las condiciones en las que se lleva a cabo el transporte, esto no ocurre en el mercado de línea regular. En el segundo caso, el fletador acepta las condiciones que impone la línea, por lo que no se suscribe póliza de fletamento, sino que las funciones de la misma quedan asumidas por el conocimiento de embarque. El conocimiento de embarque o B/L es, por tanto, un documento central en las relaciones de campo que muestra cómo el capital acumulado en el campo por parte de las

asociaciones de navieros de línea regular se establece e institucionaliza a través de la documentación. Además, la posesión de este documento otorga un poder, es una objetivación (capital en forma objetivada) de las relaciones comerciales, puesto que constituye un título de propiedad (importancia del *consignee* –el importador, su agente de aduanas/transitario– o el banco beneficiario en los créditos documentarios en este documento como figura única con derecho a retirar la mercancía en destino). El conocimiento de embarque recoge las obligaciones y derechos de las partes y es la materialización del contrato de transporte, que no se concibe sin la emisión de este documento, con lo que tiene carácter probatorio en litigios por daños y faltas en la mercancía.

Hemos visto también cómo ciertos grupos de agentes, como navieros y armadores, asociados mediante mutuas aseguradoras o clubes P&I objetivan en la contratación (y, por ende, externalizan y separan del individuo, de lo subjetivo) su capital cultural en el clausulado que se incorpora a los contratos. Navieros y aseguradores, mediante este modelo de mutua aseguradora, que tiene la finalidad de asegurarse recíprocamente frente a posibles pérdidas derivadas de la actividad marítima, juegan, pues, un papel importante por su capital económico invertido en capital cultural objetivado en la contratación.

Los documentos como manifestación del poder de decir el Derecho

A través de los documentos, como objeto del encargo de traducción, hemos ofrecido un panorama sobre qué tipo de documentos se generan, quién los produce, cuáles son sus funciones y por medio de sus *trayectorias* (Blommaert, 2005) hemos podido trazar el proceso global del transporte. Además, hemos citado aquellos documentos que más frecuentemente se traducen. En términos de poder, y dada la base ontológica utilizada en este estudio, necesitamos saber quién está legitimado para decir el Derecho en cada caso y de qué autoridad está investido, siguiendo las teorías de Foucault esbozadas en la primera parte de este trabajo, para establecer cuáles son los motivos por los que ciertas cláusulas se incluyen en la documentación del campo.

El clausulado del contrato de seguro está en la base de la pugna de ciertos agentes en el campo por los cambios en el sistema, con la lucha por la ampliación de la cobertura de los riesgos, como en el caso de los transitarios. Instituciones como Lloyd's e ILU, son ejemplos de cómo los grupos de agentes se aglutinan, posicionándose en el campo de forma que su visión en el tema de seguros acaba siendo legitimada por el resto de agentes, elaborando modelos de póliza que sirven de base para la negociación y con ello, ostentan el poder de decir el Derecho en este parcela jurídica. Las cláusulas de Lloyd's e ILU y su integración en los

ordenamientos internos, que se ven obligados a incluirlas en los contratos, son muestra de la competencia en el ámbito del seguro de estas instituciones por la propia capacidad que la sociedad les reconoce (capital simbólico) para interpretar un cuerpo de textos y también de que no hay discursos propiamente nacionales, sino que hay que adoptar una perspectiva transnacional. La utilización de estas cláusulas goza de una aceptación tal que se adjuntan a los contratos sin ser traducidas, lo que, de nuevo, tiene consecuencias en los encargos de traducción. Lloyd's e ILU ejemplifican además la transferencia del poder del Estado a una élite y cómo las agrupaciones de agentes necesitan del apoyo institucional para hacerse valer, caso que vemos también en los clubes P&I, que cooperaron con el Estado en momentos históricos de conflicto.

Volviendo al tráfico de buques de línea regular, hemos visto cómo las navieras en este tipo de tráfico, aunque menores en número, llevan a cabo acuerdos para repartirse el mercado en la ruta en la que operan, así excluyen la negociación y consiguientemente, a la competencia, lo que origina convenios como las conferencias de flete. En términos de decir el Derecho es la compañía explotadora de una línea determinada la que fija las tarifas de los fletes y establece los términos del conocimiento de embarque, con lo que ostenta el poder de decir el Derecho en este caso, aunque con limitaciones derivadas de la aplicación de la ley correspondiente.

Sobre las alianzas en el campo. Perspectivas desde la Sociología de las profesiones

La nueva realidad de los puertos como plataformas logísticas intermodales crea, en combinación con la *doxa* imperante, nuevas condiciones para la competencia entre ortodoxias e inclusión de eventuales heterodoxias. Es asimismo una evidencia de las luchas por la jurisdicción en el campo entre los agentes, con frecuencia mediante la formación de alianzas, como forma de acumular capital social y económico que se invierte en muchos casos en capital cultural que acaba objetivándose en la documentación. Hemos puesto de manifiesto esta realidad a través de las figuras ya citadas de las conferencias de flete o los clubes de Protección e Indemnización (P&I) mostrando cómo se llega a estos tipos de asociacionismo para repartirse el mercado y dejar fuera de juego a la competencia, en el primer caso, o fijar las condiciones de los clausulados de los contratos, en el segundo. Además las conferencias de flete, a través de sus acuerdos, eliminan la libertad de negociación en la contratación entre armador y naviero, como explicábamos por oposición a lo que ocurre mercado de navegación libre. Así, a través de los beneficios sociales que les proporciona su unión, establecen su jurisdicción sobre una parcela determinada del campo. Ante estas desigualdades, entra en juego el control

gubernamental por medio de la legislación en favor de las conferencias abiertas, que permiten la entrada de nuevos miembros, siempre previo cumplimiento de ciertos requisitos.

Además el desarrollo de las conferencias de flete pone también de manifiesto la relación Historia-Sociología analizada en el marco teórico, relación que hemos visto también claramente plasmada en el caso de las agrupaciones de aseguradoras en Lloyd's y la influencia del mercado anglosajón en el mercado de los seguros y la situación hegemónica del mercado naviero de Inglaterra en la historia en general. Por otro lado, ejemplifica la lucha de agentes en situación de competencia, por el reparto de recursos del campo, puesto que las grandes compañías acumulan capital económico para obtener una posición privilegiada con la que poder dejar fuera del juego a empresas más pequeñas. Aunque podríamos pensar que este modelo de asociacionismo limita la libertad de negociación entre las partes, por lo que iría en detrimento de otros agentes no asociados, hemos mostrado cómo la unión de fuerzas proporciona a los miembros unas ventajas en términos de mejora de la calidad de los servicios de cara al cliente y una mayor competitividad para los usuarios en el precio de los fletes y en el control sobre una ruta determinada.

Por consiguientes, otro de los objetivos iniciales de nuestro estudio: desarrollar las formas organizativas de los agentes dentro del campo, cuáles son sus motivaciones y cuáles son las razones históricas que han llevado a que se agrupen de ese modo para defender sus intereses queda ejemplificado a través de estos modelos de asociacionismo.

La regulación en el campo como estrategia jurisdiccional

En cuanto a la especificidad del transporte marítimo como disciplina autónoma, susceptible de una especialidad concreta para el traductor, vemos que el área de conocimiento que nos ocupa es un Derecho especial, que delimita un objeto de conocimiento concreto, de forma que podemos hablar de un Derecho marítimo y de un Derecho del transporte, cuyo único punto débil se encuentra en la falta de homogeneización de normativas en ambos casos (a pesar del avance hacia una mayor unificación en la materia que ha supuesto la LNM (Ley 14/2014, de 24 de julio, de la Navegación Marítima). La legislación referente a lo marítimo y al transporte está dispersa en documentos de diversa naturaleza, que abarcan no sólo el Derecho privado, sino también el Derecho público nacional e internacional, lo que acarrea consecuencias en temas de jurisdicción y organización administrativa y, en definitiva, en elementos de distribución de poder, además de complicar la definición de la materia y su adscripción a un área jurídica concreta. En consecuencia, el camino hacia su autonomía pasaría a nuestro parecer por una unificación clara en los terrenos legislativo, judicial y académico,

puesto que esta carencia afecta también a otros ámbitos, como la administración marítima y, por tanto, a la distribución de competencias en el campo.

Existen casos en los que los ordenamientos internos chocan con la normativa internacional aplicable, lo que genera también conflictos de campo en lo referente a la aplicación de normas y hace necesarios mecanismos de integración, que, como hemos visto, se dan en la práctica a través del clausulado de ciertos contratos y esto genera, curiosamente, prácticas ortodoxas paralelas. En estos casos, los ordenamientos internos se ven obligados a aceptar las cláusulas que fijan algunas instituciones internacionales que han ocupado cierta posición de poder en el campo, por razones de hegemonía histórica y que las han dotado de fuerza simbólica por el reconocimiento del resto de agentes que se mueven en el campo (lo que ha ocurrido tradicionalmente con Código de Comercio español frente a las cláusulas del ILU en seguros, por ejemplo). Se trata, por tanto, de una potente inversión de capital social y de capital simbólico la que permite que una de esas *doxas* sobresalga y triunfe por encima de las demás.

También es necesario conocer los convenios internacionales y qué mecanismos de integración utilizan los ordenamientos internos para incorporarlos en caso de conflicto entre normas, lo que muestra de qué forma las normas institucionales acaban convirtiéndose en normas rutinarias y organizan las prácticas sociales (*habitus institucional*). Pensamos que, en términos de capital cultural, es fundamental para el traductor que quiera especializarse en este campo estar en conocimiento de todos estos aspectos, para saber, por ejemplo, dilucidar qué consecuencias tiene lo anterior en la regulación de las ventas marítimas, tampoco sometidas a una legislación única para su formalización.

La legislación, como estrategia de definición de fronteras entre grupos profesionales, a través de la normativa sobre traducción jurada en el campo (Art. 144 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil), es un factor que deja vía libre a los agentes para que no sea necesario acudir a los servicios del traductor profesional, por ejemplo, en casos de que se requiera la traducción oficial de un documento para aportarla a juicio y sólo obliga al abogado a hacerlo en caso de discrepancia en la traducción aportada. A la legislación codificada debemos sumarle la propia autorregulación que los agentes del transporte establecen, a través de su consolidación como grupos profesionales, lo cual les otorga una posición y una autoridad en el campo que les lleva a imponer sus propias pautas en aspectos de la actividad económica del día a día campo, por ejemplo, en lo referente a flujo de entrada y salida de contenedores en puerto, precios de los fletes, establecimiento de determinadas rutas regulares o en los clausulados de ciertos contratos, como el de seguro, pero también en la toma de decisiones

sobre qué hacer cuándo necesitan una traducción. De nuevo, esto nos conduce a afirmar que es importante para obtener reconocimiento en el campo, que el profesional de la traducción se plantee por qué es relevante para él estar en posesión del conocimiento de todo el entramado y reivindicar su posición frente a los agentes establecidos a la hora de interpretar los documentos.

En este trabajo, hemos mostrado algunos ejemplos de cómo la legislación resuelve conflictos jurisdiccionales en el campo y cómo el propio campo ofrece mecanismos para dirimir dos ortodoxias en disputa. Por citar algunos ejemplos, al abordar la figura del consignatario y su relevancia en el campo, como representante del naviero, en los conflictos del campo derivados de los daños sobrevenidos a la mercancía, vimos cómo la legislación, como ortodoxia y capital cultural institucionalizado en el campo, es clara al respecto en temas de responsabilidad. Sin embargo, los tribunales, por su posición de poder en la jerarquía, pueden interpretar esta *doxa* gracias a su capital simbólico, y de ese modo incorporan una nueva ortodoxia a la práctica mediante sus decisiones.

También en el caso del B/L o conocimiento de embarque, hemos reflejado que, según algunos autores, este contrato sitúa en desventaja inicialmente frente a la figura del naviero a otros agentes, puesto que elimina la negociación y porque, en el tipo de contratación que enmarca el uso del B/L, éstos no tienen control sobre la navegación y el transporte, con lo que el riesgo es mayor. Sin embargo, la legislación entra para subsanar estas desavenencias (regulación uniforme en este caso: los convenios internacionales), eliminando la exoneración de responsabilidad del naviero. También en el mercado de buques de navegación libre, con la póliza de fletamento, existen mecanismos en el clausulado para temas de responsabilidades, de ahí, la importancia de la figura del abogado o del corredor marítimo en la mediación al negociar la conveniencia de los contratos y las condiciones más óptimas para las partes.

Sobre la gestión del multilingüismo y las políticas de traducción. El inglés como lengua vehicular

Como apuntábamos en la introducción de este estudio, nos hemos encontrado ante un campo verdaderamente poco explotado en lo que respecta a la Traductología. Este ha sido uno de los principales escollos que ha tenido que superar esta investigación desde el primer momento y cuya razón estriba, por una parte, en que la mayoría de documentos de transporte se encuentran estandarizados en una única lengua, por lo que no se hace necesaria la intervención del traductor y por otra, dentro del campo social que maneja estos documentos, parece existir una lógica interna según la cual, a no ser que se desconozca el idioma de los

documentos, los agentes no reconocen la figura del traductor como agente capaz de mediar y solucionar problemas de comunicación interlingüística. De ese modo, en la práctica, las traducciones se realizan dentro de las propias estructuras en las que se genera el problema de comunicación interlingüística, de forma casi espontánea, o se confía en personas que no son profesionales de la traducción en condiciones precarias, desde el punto de vista de los plazos especialmente.

En la parte dedicada al estudio cualitativo, hemos podido ver cómo, en la traducción de documentos en el campo del transporte marítimo no se da (mayoritariamente) externalización de servicios y cuando el traductor interviene, en muchos de los casos, no lo hace como agente que traslada el significado de una lengua a otra, sino con una serie de “funciones” o roles derivados. Son, pues, los profesionales del transporte y los abogados, quienes tienen el control en el campo del capital cultural y están, por tanto, legitimados para la interpretación de los documentos

No obstante, aunque a primera vista y según lo anterior, pudiera parecer que nuestro ámbito objeto de estudio supone un campo de complicado acceso para el profesional de la traducción, mediante los datos, hemos demostrado que esto no tiene por qué ser así, ya que hemos visto cómo el flujo de documentación va más allá de los meros documentos que acompañan a la mercancía en el proceso de los que hablábamos, para englobar una amplia casuística de contratos mercantiles e incluso toda la documentación relativa a los informes que emiten los organismos involucrados, caso de los informes internos o resúmenes de actividad de la autoridad portuaria que se hacen públicos a través de su página web oficial. El hecho de que este flujo documental se produzca y se haga público de forma continuada favorece que la autoridad portuaria establezca políticas de traducción que incorporan en su estructura la coordinación de empresas, mediante la colaboración estable con una agencia a quien encomiendan esta tarea de forma habitual. Este acceso del profesional de la traducción no está exento, también en estos casos, de negociación de la solución traductora y de reivindicación de los propios conocimientos o capital lingüístico. Vemos, pues, que el hecho de que la política de traducción derive en una dirección u otra está condicionado, como ya avanzábamos en la categorización de los datos, por la tipología documental que se maneja.

Queda probado que en estos últimos contextos y no única o puramente en los documentos de transporte en sí mismos, sí se dan las condiciones propicias para el desarrollo para la profesión del traductor jurídico y no sólo para la labor de traducción como tal, sino para otras funciones complementarias a la misma, ya sea asesoramiento, revisión o edición que el traductor puede ejercer ante tal volumen documental generado en el proceso de

transporte y que determinan diferentes roles que posee en el campo. Además, queda demostrado que su participación es de utilidad en aquellos casos en los que se permite su intervención en el campo, para evitar los errores derivados de la mala interpretación de los documentos, que podrían ocasionar grandes pérdidas económicas.

La entrevista también ha puesto de relieve la imposición en el campo del transporte marítimo de una lengua vehicular y dominante por tradición histórica y de usos del comercio, de la que la mayoría de estos agentes del transporte implicados y la mayoría de abogados tiene unos conocimientos mínimos, lo cual hace que, en la práctica, se crea que se pueden resolver los conflictos derivados de la comunicación interlingüística, como interpretar un documento en otro idioma, sin recurrir a agentes externos, los traductores. Sin embargo, muchos autores no ven en que el uso de esta lengua vehicular vaya en detrimento del volumen de traducción, sino que el uso aceptado del inglés como *lingua franca* favorece el hecho de que haya un flujo documental constante a traducir del inglés a otras lenguas.

Por otro lado, en el ámbito de la traducción deberemos conocer si estamos ante documentos de tipo formulaico emitidos y estandarizados en una sola lengua (caso del inglés como *lingua franca*) o si existen junto con ellos otros documentos que dan más libertad a la redacción en cada una de las lenguas nacionales y, por tanto, pueden ser más susceptibles de encargo para el profesional. Conocer estos documentos también implica para el traductor una aproximación a los elementos personales que intervienen en su firma, su contenido, sus funciones o el peso específico de dichos documentos como valor probatorio, por citar un ejemplo.

“Puertas cerradas” o factores de bloqueo del acceso del traductor al campo

En un primer término, podríamos pensar que, al igual que en otros ámbitos, es el traductor de textos jurídicos quien se ocupa de resolver las cuestiones relacionadas con la comunicación interlingüística en el campo del transporte marítimo. Sin embargo, queda constatado que existen factores que bloquean la entrada al campo del profesional de la traducción: ya sea la dinámica del campo en sí misma y la complejidad del proceso (con la citada diversidad de agentes implicados y aparición de nuevas figuras como operadores multimodales o transitarios), o bien la dispersión de la legislación aplicable y la inmediatez en la resolución de problemas, todo ello sumado a una inherente falta de reconocimiento de la profesión misma y la reivindicación de su estatus en la sociedad.

Sin embargo, también nos han ayudado a discernir cuáles son los impedimentos que bloquean el acceso al traductor al campo, como aquellos derivados de la economía del tiempo

en los procesos, la inmediatez de algunos procesos judiciales (el embargo preventivo de buques, por ejemplo) y la consiguiente reducción de papel, acompañados de la informatización de ciertas operaciones, que hacen, como esbozábamos en la hipótesis, en la introducción de la tesis, que el traductor especializado no sea el principal destinatario del encargo de traducción, sino que, como pone de manifiesto la entrevista a los agentes, sean los propios agentes implicados en el transporte o los abogados en caso de litigio quienes solucionen en la mayoría de los casos y de forma interna los problemas derivados de la comunicación intercultural.

Sobre los límites de nuestro trabajo

Mostrar una visión global del transporte marítimo, de la legislación que engloba, de los agentes que operan en su entramado, ya sea como agentes individuales, o como grupos de agentes asociados, conocer las diferentes figuras, acercarnos a la redacción y comprensión de los documentos generados en el proceso, ha supuesto, desde el principio, un gran reto por las dimensiones de la materia en conjunto. Resulta complicado ponerle unos límites de estudio a un campo como el del transporte y el Derecho marítimo en los que situar un trabajo de estas características, por la dimensión de la materia, por la dispersión de la legislación en la que se engloba y por la multitud de agentes implicados con intereses en el campo, desde el empresario inicial que lleva a cabo una compraventa internacional para la que necesita del transporte por mar, hasta el Estado que fiscaliza a través de la aduana el flujo exportador. Todo ello pasando, primeramente, por los agentes que intervienen puramente en la explotación del buque, seguidos de los agentes que se encargan de, llamémosla así, la gestión global del transporte y asesoran con sus conocimientos al empresario particular, como son los transitarios, o por último, los despachos de abogados especializados o las aseguradoras que intervienen en casos de litigios. Cada uno de estos grupos de agentes con su propia realidad particular podría constituir un campo de estudio en sí mismo, puesto que opera en parcelas distintas del campo del transporte y en momentos concretos, aunque trabajen de forma interconectada en todo el entramado. Abarcar toda esta casuística, delimitar todo este ámbito de saber o seleccionar aquellos puntos más relevantes para nuestro estudio y plasmarlos en un trabajo de tesis ha supuesto, de entrada, el primero de los inconvenientes. Dónde detener la descripción de un campo tan amplio para poder ofrecer un marco entendible y coherente sobre la documentación que se genera en el transporte no ha sido tarea fácil. A todo ello debemos sumar que los recursos con los que contamos para documentarnos y contrastar nuestras observaciones proceden y se encuentran reflejados en trabajos de diversa índole, pero que no provienen del campo de los Estudios de la Traducción. Los recursos bibliográficos han incluido desde compendios de Derecho marítimo o códigos legislativos utilizados por los

profesionales del Derecho, manuales de transporte marítimo y comercio exterior, trabajos sobre gestión portuaria, guías prácticas sobre Incoterms, diccionarios jurídicos y obras sobre inglés marítimo o para fines específicos, estudios sobre la empresa, recopilaciones de modelos de documentación del transporte, pasando por los propios recursos online de los distintos organismos internacionales o autoridad portuaria, hasta las propias aportaciones de los informantes mostradas a través del estudio cualitativo. En contadas ocasiones hemos podido recurrir a estudios traductológicos relacionados con la materia (salvo excepciones como Del Pozo, 2009 y 2011, con su aportación sobre los géneros textuales en el ámbito marítimo u Orts, con su aproximación al discurso jurídico inglés en las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's de 2006).

Del mismo modo, tampoco hemos podido encontrar un estudio holístico sobre los agentes del transporte desde un punto de vista sociológico. En la mayoría de casos, los agentes del transporte se describen como figuras aisladas, pero no como parte de un engranaje, lo que agravan factores como el solapamiento de funciones en algunos casos, la delimitación de la figuras o las diferentes denominaciones para hablar de ellas en la doctrina, dependiendo de autores o manuales. En contadas ocasiones se habla de los individuos como agentes que operan en un campo con un rol social determinado y que interactúan con el resto de agentes, lo cual hace muy difícil dibujar un mapa de conjunto de la actividad sin margen de error. Pensamos que la razón estriba en que se trata de un campo en el que lo económico predomina sobre lo social, los intereses económicos, de explotación de los puertos y de la actividad comercial en general están por encima de los intereses sociales. Todo es medible en cifras de facturación, volumen de negocio, número de TEUs, pero las empresas no miden su “cuenta de resultados” en términos de función social, imagen, estándares de calidad o simplemente, aspectos personales, como la mejora en la formación de los empleados o el desarrollo profesional.

Otro obstáculo ha sido el hecho de plantearnos un estudio de tipo cualitativo basado en la consulta, como forma de acceder al *habitus* de los agentes y conocer su visión sobre su problemática. A partir de las tomas de contacto iniciales, caso del departamento lingüístico en un despacho de abogados, a través de nuestra directora de tesis, o el del contacto del campo jurídico de nuestro entorno familiar, dedicado a pleitos de aseguradoras, nos ha sido complicado ampliar el espectro estableciendo ulteriores contactos para la muestra. Esto ha sido más fácil en los casos en los que hemos recurrido a contactos directos, como antiguos compañeros de estudios en activo o a colegas de profesión de los abogados del despacho inicial, que se han mostrado abiertos a hablarnos de su experiencia, tanto a través de correo

electrónico, como por teléfono o entrevista personal. Sin embargo, ha sido complicado ampliar estas redes de contactos más allá de estos informantes con los que ya había una relación de confianza o amistad previamente existente. Muchos de los agentes se muestran reacios a hablar de su propia experiencia a un desconocido, más allá de la conversación informal, cuando se plantea una entrevista como tal y más si cabe, si para ello debe mediar la toma de notas o el recurso a la grabación. El camino tampoco ha sido fácil cuando hemos recurrido a las redes sociales, como *LinkedIn*, *Xing* y foros profesionales en *Yahoo groups* o *Facebook*. La falta de respuesta, salvo en dos casos concretos, el del traductor ruso reflejado en el proceso de consulta o un escueto mensaje de una profesional de México, que por su brevedad no nos ha parecido conveniente utilizar, nos pareció descorazonadora a la hora de enfrentarnos a un proyecto de esta envergadura.

No obstante, a medida que hemos profundizado en la investigación, hemos descubierto que sí se dan casos de externalización de servicios y de participación en el campo del traductor profesional, así como modelos estables de colaboración entre agentes del transporte y agentes-traductores. Estos casos sólo se dan en la práctica cuando existe una voluntad por parte de empresarios de ofrecer unos estándares de calidad en la comunicación interlingüística y un interés en la consiguiente imagen que proyectan al exterior, o cuando existen políticas a nivel estatal que fomentan la investigación o que invierten en mejorar estructuras sociales, como puedan ser las prácticas profesionales para universitarios en educación.

En lo referente al marco teórico utilizado, los conceptos de Bourdieu, principalmente el de capital, nos han servido para describir las luchas por los recursos entre agentes en el campo y cómo los agentes acumulan el capital en sus distintas formas por medio de estrategias, pero hemos necesitado complementar esta base teórica con otras líneas de pensamiento que reflejen el dinamismo con el que estas luchas conducen a la evolución y transformación del campo. De un lado, Lewin, con sus postulados sobre la investigación-acción, su visión crítica del campo de estudio y el hecho de dotar a los agentes de mecanismos para salir de su situación de desigualdad, facilitándoles las herramientas necesarias que derivan de la toma de conciencia sobre su propia situación. De otro, Foucault, con su denuncia sobre la utilización del discurso autorizado en la sociedad, por parte de una élite de poder y en su propio beneficio, y su visión sobre el monopolio de decir el Derecho. Además, se ha hecho necesario acudir a la Sociología de las profesiones en los estudios de Monzó para entender los conflictos de jurisdicción y competencia entre agentes sobre una parcela de actividad determinada y cuáles son los requisitos necesarios para que un grupo pueda detentar el control sobre dicha parcela y conseguir la profesionalización de sus miembros.

En lo referente a políticas de traducción y gestión del multilingüismo también nos hemos encontrado ante un vacío teórico en cuanto a aportaciones en el ámbito de la Traductología, por lo que hemos tenido que acudir a estudios sobre la empresa para extrapolar sus políticas a nuestro campo de estudio. Muchos de los autores estudiados sí hablan de *lingua franca* o lengua vehicular, por ejemplo, en otras parcelas de actividad, pero pocos abordan cómo la existencia de una lengua dominante en el intercambio de comunicación o en la elaboración de documentos puede ser tratada en el campo de la traducción y qué consecuencias tiene. En la mayoría de los casos, se habla de cómo influye en el aumento de volumen de traducciones, pero no se proponen políticas de gestión que impliquen a los traductores como parte activa en la elaboración de esas políticas y como parte integrante de la estructura misma de la empresa. Tenemos que tener en cuenta que el inglés es la lengua predominante en el transporte marítimo, lo que hemos ilustrado a través de la evolución histórica de algunas instituciones y la influencia hegemónica de algunos países en el tráfico marítimo o en la tradición del seguro, pero no tiene por qué ser necesariamente y en todos los casos la lengua vehicular utilizada en el comercio exterior o en el intercambio lingüístico entre empresas con intereses comerciales en el extranjero.

Lo que ocurre, a nuestro parecer, en la mayoría de los casos, es que se presenta la problemática y sus posibles vías de solución con una visión idealista o quimérica sobre lo que debiera o podría ser, sin centrarse en propuestas concretas para cambiar la realidad. Se describen casos que prueban que dichas políticas se aplican, se les da una perspectiva crítica, pero sin plantear ejemplos de acción aplicables a otros campos. Esta es también otra de las limitaciones que presenta un trabajo de las características de la presente tesis, que se detiene en el análisis crítico del campo del transporte marítimo, con la única pretensión, de partida, de mostrar la situación de los traductores en dicho campo y hacer una descripción de cuál es su papel, pero que deja una puerta abierta a futuros trabajos basados en medidas de actuación concretas.

Sobre las perspectivas de futuro de nuestro estudio

Estos trabajos ulteriores podrían explotar el análisis de las vías de colaboración entre el profesional de la traducción y los agentes del campo de transporte marítimo que ya se dan en la práctica y cuyos buenos resultados ya hemos mostrado. Así, podríamos profundizar en medidas de acción social con las que mostrar a la comunidad científica modos en que la labor del traductor y la necesidad de acudir a sus servicios pudieran ser reconocidas en todos los casos, con lo que pudiéramos hablar de una profesionalización del campo de la traducción de documentos de transporte marítimo.

Pensamos que como investigadores debemos mostrar los resultados de una investigación empírica de estas características y buscar modos de hacerlos accesibles también a las empresas. De este modo, los directivos pueden tomar conciencia, por ejemplo, de los beneficios que aportarían a su día a día los profesionales de la traducción a través de unas prácticas de empresa, implicándolos en la estructura del departamento exportador, o en los despachos de abogados como asesores de lenguas, correctores o editores para toda la comunicación emitida al exterior en aquellos casos en que se trabaje en parcelas del Derecho internacional, por ejemplo. La realidad, sin embargo, nos muestra que dicho interés por parte de los empresarios es escaso, por no decir nulo, y sólo se puede despertar y fomentar a través de políticas de tipo estatal, que los incentivarán, principalmente en lo económico, mediante planes de fomento a la investigación o políticas de formación y reciclaje de empleados.

Actualmente, en el ámbito geográfico de Valencia, sólo hemos encontrado ejemplos de prácticas para profesionales del transporte marítimo en ámbitos de la educación como los del máster, con casos como el de la Fundación Valenciaport y su máster en gestión portuaria, o mediante acciones llevadas a cabo por las cámaras de comercio, mediante incentivos a empresas a través de planes de formación. Sobre todo en el segundo de los casos, hablamos de ayudas que están al alcance de cualquier empresario, lo que nos plantea cómo despertar la conciencia en dicho empresario en nuestro país (cosa que no ocurre en otras culturas) sobre lo beneficioso de esta inversión en sus empleados y las repercusiones que ello podría tener en el funcionamiento mismo de la empresa.

Otra de las iniciativas, dado que las universidades cuentan con un programa de prácticas como parte de los estudios de postgrado, sería fomentar que parte de estas prácticas pudieran realizarse en empresas de nuestro ámbito de estudio, de modo que materias como el comercio exterior, la gestión portuaria y el transporte intermodal, sumadas al manejo de toda la documentación generada, tanto de tipo puramente administrativo, como la abordada respecto al transporte, pudieran constituir una parte del diseño curricular del grado en traducción. La experiencia nos muestra que muchas empresas fichan para sus departamentos de exportación a personas formadas en lenguas por el mero hecho de que, por sus conocimientos en idiomas, les facilitan la comunicación con el extranjero.

Otra laguna importante para la profesión del traductor en general la constituye la ausencia de un colectivo constituido en colegio profesional que, como en los grupos de agentes estudiados, fije pautas en el ejercicio de la actividad. Nos parece que en nuestro caso y teniendo en cuenta los factores para la profesionalización del grupo vistos en la Sociología de las profesiones, la acumulación de encargos que permita vivir de una sola actividad sin

necesidad de otras actividades paralelas no se da en el campo de la traducción de documentos marítimos (a pesar de que Del Pozo, 2011: 108 afirma que constituye un campo de especialidad dentro de la traducción jurídica). Creemos que, para llegar a una afirmación absoluta al respecto, a pesar de haber trabajado con una muestra lo bastante representativa, deberíamos buscar el modo de ampliar el estudio cualitativo mediante un mayor número de aportaciones para continuar evolucionando y creciendo en la investigación, de modo que pudiéramos defender que es posible que un grupo de profesionales que se dedique a la actividad de traducir documentos marítimos pueda vivir de esa única actividad, lo que implicaría hablar de una especialidad de traducción dentro de la traducción jurídica. Por lo analizado a fecha de hoy, la realidad impone una multiplicidad de tareas, no sólo de traducción, sino también de corrección, edición o asesoramiento lingüístico, en el mejor de los casos, y que no puede cerrarse a una única parcela del Derecho, ni siquiera, en el caso de las agencias o traductores *freelance* a encargos de traducción únicamente del campo de la traducción jurídica.

A modo de conclusión pensamos, como Inghilleri (2005), que es necesario llevar a cabo más estudios descriptivos de este tipo, que contribuyan a conocer cuál es la función de los traductores como agentes sociales, qué dinámicas pueden determinar su mayor o menor presencia como parte del sistema de tareas, qué beneficios se derivan de su colaboración, cómo contribuye su capital cultural a la evolución del campo, de su autonomía y de las relaciones internas entre agentes, intereses, capitales y estrategias de inversión. Sólo a partir de esta descripción empírica, podrán conocerse los parámetros y las energías que determinan la posición de la traducción en las políticas de gestión del multilingüismo. Y sólo desde ese conocimiento podrá promoverse la relevancia de los aportes de la traducción profesional en cualquier campo de la sociedad en el que se produzca un intercambio lingüístico.

BIBLIOGRAFÍA

- ABBOT, A. (1988) *The System of Professions: An Essay on the Division of Expert Labor*. Chicago, University of Chicago Press.
- AGAR, M. H. (1980) "Stories, Background Knowledge and Themes: Problems in the Analysis of Life History Narrative", *Human Studies*, Vol. 6, Nº. 1, *Methodological Issues in the Human Sciences*, (enero-marzo, 1983), 53-66. Publicado por: Springer.
Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/20008863>
[Fecha de consulta: 30 de octubre de 2013]
- (1983) "Inference and Schema: An Ethnographic View". *American Ethnologist*, Vol. 7, Nº. 2 (Mayo, 1980), 223-39. Publicado por: Wiley en representación de la American Anthropological Association.
Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/643589>
[Fecha de consulta: 30 de octubre de 2013]
- AGOST, R. (2015) "Translation Studies and the Mirage of a Lingua Franca", *Perspectives*, 23(2), 249-64.
- AMBERT, A-M., ADLER, P. A., ADLER, P. Y D. F. DETZNER (1995). "Understanding and Evaluating Qualitative Research", *Journal of Marriage and Family*, Vol. 57, Nº. 4, 879-93. National Council of Family Relations.
Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/353409>
[Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013]
- ANDRÉU, J. (2001). "Las técnicas de análisis de contenido: Una revisión actualizada". Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia y Administración Local, Junta de Andalucía.
Disponible en: <http://public.centrodeestudiosandaluces.es/pdfs/S200103.pdf>
[Fecha de consulta: 10 de julio de 2015]
- ANGELELLI, C. V. (2003) "The Interpersonal Role of the Interpreter in Cross-Cultural Communication. A Survey of Conference, Court and Medical Interpreters in the US, Canada and Mexico", *The Critical Link 3. Interpreters in the Community Proceedings of the Third International Conference on Interpreting in Legal Health and Social Service Settings Montréal Canada 2001*, L. Brunette et al. (Eds.) Ámsterdam/Filadelfia, John Benjamins, 15-26.
- ANGERMEYER, P. S. (2009) "Translation Style and Participant Roles in Court Interpreting", *Journal of Sociolinguistics*, 13, 3-28.
- ANTONELLI, G. Y DÍAZ OREJAS, J. M. (2007) "Análisis de las posibilidades de desarrollo logístico de la Comunidad Valenciana", *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. Col·lecció «Estudis jurídics», Nº 15, Tomo 2. F. Martínez y Mª. V. Petit (Dirs.), A. Pütz y L. Sales (Coords.) Castelló de la Plana, Servei de Comunicació i Publicacions de la Universitat Jaume I, 1325-1359.
- ARROJO, R. (1997) "Assymmetrical Relations of Power and the Ethics of Translation", *TEXTconTEXT*, 11(1), 5-24.

- (1998) "The Revision of the Traditional Gap between Theory & Practice & the Empowerment of Translation in Postmodern Times", *The Translator*, 4(1), 25-48.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. (2009) *Compendio de Derecho marítimo*. Madrid, Tecnos.
- ATKINSON, P. (2005). "Qualitative Research—Unity and Diversity" [25 paragraphs]. Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research [On-line Journal], 6(3), Art. 26.
Disponible en: <http://www.qualitative-research.net/fqs-texte/3-05/05-3-26-e.htm>
[Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013]
- BABBIE, E. R. (2007) *The Practice of Social Research*. Belmont, Thomson/Wadsworth.
- BARDIN, L. (1996) *Análisis de contenido*. Madrid, Akal.
- BAKHTIN, M. M. (1993) *Toward a Philosophy of the Act*. Traducción y notas de V. Liapunov; M. Holquist y V. Liapunov (Eds.) Austin, University of Texas Press.
- BASSNETT, S. (1996) "The Meek or the Mighty: Reappraising the Role of the Translator", *Translation, Power, Subversion*, R. Álvarez y A. Vidal Claramonte (Eds.) Clevedon, Multilingual Matters, 10-24.
- BERELSON, B. (1952) *Content Analysis in Communication Research*. Glencoe, Escocia, Free Press.
- BERGER, P. L. Y T. LUCKMANN (1988). *La construcció social de la realitat: Un tractat de Sociologia del coneixement*. Barcelona, Herder.
- BERMAN, A. (1984) *L'épreuve de l'étranger*. París, Seuil.
- BESTUÉ, C. Y M. OROZCO (2011). "La necesidad de la naturalidad en la reformulación en la traducción jurídica en la 'era de la automatización' de las traducciones", *The Journal of Specialised Translation*, Issue 15, 180-199.
Disponible en: http://www.jostrans.org/issue15/art_bestue.pdf
[Fecha de consulta: 14 de julio de 2015]
- BIERNACKI, P. Y D. WALDORF (1981). "Snowball Sampling", *Sociological Methods and Research*, 10, 141-163. Disponible en:
http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic536746.files/Biernacki_Waldorf_Snowball_Sampling.pdf
[Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013]
- BITRA (Bibliography of Interpreting and Translation Studies).
Disponible en: http://aplicacionesua.cpd.ua.es/tra_int/usu/busca.asp
[Fecha de consulta: 14 de julio de 2015]
- BLOMMAERT, J. (2005) "Bourdieu the Ethnographer: The Ethnographic Grounding of Habitus and Voice", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 219-36.
- BOURDIEU, P. (1967) "Postface", *Architecture gothique et pensée escolastique*, E. Panofsky. París, Les Éditions de Minuit, 133-167.
- (1980) *Le sens pratique*. París, Les Éditions de Minuit.

- (1984) *Homo academicus*. París, Les Éditions de Minuit.
- (1987) *Cosas dichas*. Buenos Aires, Gedisa.
- (1990) *The Logic of Practice*. Stanford, CA, Stanford University Press.
- (1994) *Raisons pratiques: sur la théorie de l'action*. París, Seuil.
- (1995) *Las reglas del arte. Génesis y estructura del campo literario*. Barcelona, Anagrama.
- (2000) "Elementos para una Sociología del campo jurídico", *La fuerza del Derecho*. C. Morales de Setién Ravina (Ed.) Santafé de Bogotá, Siglo del Hombre Editores, Facultad de Derecho de la Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes, Instituto Pensar, 155-220.
- (2008) *Cuestiones de Sociología*. Madrid, Akal/Istmo.
- (2008) *El sentido práctico*. Madrid, Siglo Veintiuno Editores.
- (2011) *Las estrategias de la reproducción social*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.
- BURR, V. (1995) *An Introduction to Social Constructionism*. Londres/Nueva York, Routledge.
- BUZELIN, H. (2005) "Unexpected Allies: How Latour's Network Theory could complement Bourdieusian Analyses in Translation Studies", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 193-218.
- CAPLOW, T. (1964) *Principles of Organization*. Nueva York, Harcourt.
- CARR-SAUNDERS, A. M. Y P.A. WILSON (1933). *The Professions*. Oxford, Oxford University Press.
- CHARMAZ, K. (2000). "Grounded Theory: Objectivist and Constructivist Methods", *Handbook of Qualitative Research*, N. Denzin y Y. Lincoln (Eds.) (2ª ed.) Thousand Oaks, CA, Sage, 509-35.
- CHESTERMAN, A. (1993). "From 'Is' to 'Ought': Laws, Norms and Strategies in Translation Studies", *Target* 5(1), 1-20.
- (2007). "Bridge Concepts in Translation Sociology", *Constructing a Sociology of Translation*, M. Wolf y A. Fukari (Eds.) Ámsterdam/Filadelphia, John Benjamins, 171-83.
- CHRZANOWSKI, I. (1985) *An Introduction to Shipping Economics*. Londres, Fairplay Publications.
- COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL (2008). *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, ("Reglas de Rotterdam")*, Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Rotterdam, 11 de diciembre de 2008. Disponible en: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html [Fecha de consulta: 11 de julio de 2015]

- COYLE, I. T. (1997) "Sampling in Qualitative Research: Purposeful and Theoretical Sampling; Merging or Clear Boundaries?", *Journal of Advanced Nursing*, Vol. 26, 623-30.
- COREY, S. (1953) *Action Research to improve School Practice*. Nueva York, Teachers College/Universidad de Columbia.
- CRONIN, M. (2000) *Across the Lines: Travel, Language, Translation*. Cork, Cork University Press.
- (2003) *Translation and Globalization*. Londres/Nueva York, Routledge.
- CUÑAT, R. J. (2007) "Aplicación de la teoría fundamentada (Grounded Theory) al estudio del proceso de creación de empresas", *Decisiones basadas en el conocimiento y en el papel social de la empresa*, XX Congreso anual de AEDEM (Asociación Europea de Dirección y Economía de Empresa), Vol. 2, 44.
 Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2499458>
 [Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013]
- DANTIER, B. (2004a) "Pierre Bourdieu. L'habitus en sociologie entre objectivisme et subjectivisme", *Le sens pratique*, P. Bourdieu. París, Les Éditions de Minuit, 1980.
 Disponible en: http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html
 [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2013]
- (2004b) "Pierre Bourdieu, Jean-Claude Chamboredon et Jean-Claude Passeron: La fausse neutralité des techniques", *Le métier de sociologue*, P. Bourdieu, J-C. Chamboredon y J-C. Passeron. París, Mouton, 1983.
 Disponible en: http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html
 [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2013]
- (2004c) "Pierre Bourdieu. La situation d'enquête et ses effects", *La misère du monde*, P. Bourdieu. París, Éditions du Seuil, Collection Points, 1993.
 Disponible en: http://www.ugac.quebec.ca/zone30/Classiques_des_sciences_sociales/index.html
 [Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2013]
- DE LA FUENTE, M. Y A. ECHARRI (1999). *Modelos de contratos internacionales*. Madrid, Fundación Confemetal.
- DEL POZO, M. I. (2009) "La traducción de documentos marítimos: clasificación de los principales géneros y marco de análisis". *Sendebarr: Revista de la Facultad de Traducción e Interpretación*, 20, 165-200.
 Disponible en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3226548>
 [Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013]
- (2011) "Analysis Framework for Translation of Maritime Legal Documents", *Research in Language*, 9:1, 95-110.
 Disponible en <http://versita.metapress.com/content/vh16469631g282v3/fulltext.pdf>
 [Fecha de consulta: 30 de julio de 2015]
- DERRIDA, J. (1967) *De la Gramatologie*. París, Les Éditions de minuit.
- DÍAZ FOUCES, Ó. (2001) "Sociologia de la traducció", *Quaderns. Revista de traducció*, 6, 79-105.
- Y E. MONZÓ (2010). "What would a Sociology Applied to Translation be like?", *MonTI*, 2, 9-18.

- DURKHEIM, E. (1893) *De la division du travail social*. París, Alcan.
- DIRECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA E INTERIOR DE LA COMISIÓN EUROPEA (2003) “Libro Verde sobre garantías procesales para sospechosos e inculcados en procesos penales en la Unión Europea”, *Boletín de la Unión Europea*. Unión Europea, 1/2.
- EVEN-ZOHAR, I. (1978), “The Position of Translated Literature within the Literary Polysystem”, *Literature and Translation, New Perspectives in Literary Studies*, J. S., J. Lambert y R. Van den Broeck (Eds.) Leuven, Acco, 117-27.
- (1979) “Polysystem Theory”, *Poetics Today*, 11, 9-26.
- (1990) “Polysystem Studies”, *Poetics Today*, 11, 27-44.
- FERNÁNDEZ CARBAJAL, A. (2002) “La organización de los mercados de transporte marítimo”, *Boletín económico de ICE nº 2723*.
- FLICK, U. (2012) *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid, Fundación Paideia Galiza/Ediciones Morata.
- FOUCAULT, M. (1988) *Un diálogo sobre el poder y otras conversaciones*. Madrid, Alianza Editorial.
- (1992) *Microfísica del poder*, trans. J. Varela. Madrid, Las ediciones de la Piqueta.
- FOUCES GONZÁLEZ, C. G. (2006) “La fábrica de lo universal. Canon anglosajón y literatura traducida en Italia”, *Sociology of Translation*, A. Parada y Ó. Díaz Fouces (Eds.) Vigo, Servizo de Publicacións Universidade de Vigo, 67-87.
- FREIRE SEOANE, M. J. Y F. GONZÁLEZ LAXE (2007) *Fletes y comercio marítimo*. Oleiros, A Coruña, Instituto Universitario de Estudios Marítimos/Netbiblo.
- FURIÓ, S., A. MONFORT, R. SAPIÑA, J. ESQUEMBRE Y A. TORREGROSA (2007). “Situación logística del sector de transporte terrestre de contenedores en el puerto de Valencia”, *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. Col·lecció «Estudis jurídics», Nº 15, Tomo 2. F. Martínez y M^a. V. Petit (Dirs.), A. Pütz y L. Sales (Coords.) Castelló de la Plana, Servei de Comunicació i Publicacions de la Universitat Jaume I, 1475-1502.
- GEERTZ, C. (1960) “The Javanese Kijaji: The Changing Role of a Cultural Broker”, *Comparative Studies in Society and History*, 2, 228-49.
- (1973) “Thick Description: Toward an Interpretive Theory of Culture”, *The Interpretation of Cultures. Selected Essays by Clifford Geertz*. Nueva York, Basic Books, 3-30.
- GLASER, B. G. Y A. STRAUSS (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Chicago, Aldine.
- GLASER, B. G. (1978) *Theoretical Sensitivity*. Mill Valley, CA, Sociology Press.
- (1992) *Basis on Grounded Theory Analysis: Emerge vs. Forcing*. Mill Valley, CA, Sociology Press.

- GONZÁLEZ LAXE, F. (2004) "Tráficos marítimos y re-equilibrios territoriales europeos", *Gestión portuaria y tráfico marítimo*, E. Musso, F. González Laxe, P. Cariou y E. A. Barros (Eds.) A Coruña, Netbiblio, 51-72.
- GÖPFERICH, S. (2013) "Translation Competence: Explaining Development and Stagnation from a Dynamic Systems Perspective". *Target* 25(1), 61-76.
- GOUANVIC, J.M. (2005) "A Bourdieusian Theory of Translation, or the Coincidence of Practical Instances. Field, 'Habitus', Capital and 'Illusio'", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 147-166.
- GU, M., J. PATKIN Y A. KIRKPATRICK (2014). "The Dynamic Identity Construction in English as Lingua Franca Intercultural Communication: A Positioning Perspective", *System*, 46, 131-42.
- GUZMÁN ESCOBAR, J. V. (2001) "Incoterms 2000. Sus relaciones con los contratos de transporte y de seguro", *Revista de Derecho privado*, Nº. 7, 51-74.
Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3253342>
[Fecha de consulta: 1 de septiembre de 2015]
- HAIG, B. D (2006). "Grounded Theory as Scientific Method", 1-8.
Disponible en: http://www.ed.uiuc.edu/EPS/PES-yearbook/95_docs/haig.html
[Fecha de consulta: 10 de octubre de 2013]
- HALE, S. (2008) "Controversies over the Role of the Court Interpreter", *Crossing Borders in Community Interpreting: Definitions and Dilemmas*, C. Valero-Garcés y A. Martin (Eds.) Ámsterdam, John Benjamins, 99–121.
- HANNA, S. F. (2005) "Hamlet Lives Happily Ever After in Arabic: The Genesis of the Field of Drama Translation in Egypt", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 167-192.
- HATIM, B. Y I. MASON (1997). *The Translator as Communicator*. Londres/Nueva York, Routledge.
- HEILBRON, J. (1999) "Towards a Sociology of Translation: Book Translations as a Cultural World-System". *European Journal of Social Theory*, 2(4), 429-44.
- Y G. SAPIRO (2002). "La Traduction littéraire, un objet sociologique", *Actes de la recherche en sciences sociales*, 144, 3-6.
- Y G. SAPIRO (2007). "Outline of a Sociology of Translation. Current Issues and Future Prospects", *Constructing a Sociology of Translation*, M. Wolf y A. Fukari (Eds.) Ámsterdam/Filadelfia, John Benjamins, 93-107.
- HERMANS, T. (1999) *Translation in Systems*. Manchester, St. Jerome Publishing.
- HEWSON, L. (2013) "Is English as a Lingua Franca Translation's Defining Moment?", *The Interpreter and Translator Trainer*, 7, 257-77.
- HOLMES, J. S. (1972) "The Name and Nature of Translation Studies", Translation Section of the Third International Congress of Applied Linguistics, Copenhagen. Publicado por primera vez en *APPTS series of the Translation Studies Section*, Department of General Literary Studies, University of Amsterdam. Disponible en:

- HOLSTI, O. R. (1969) *Content Analysis for the Social Sciences and Humanities*. Reading, MA, Addison-Wesley.
- HOUSE, J. (2013) "English as a Lingua Franca and Translation", *The Interpreter and Translator Trainer*, 7, 279-98.
- HUSTLER, D., A. CASSIDY Y T. CUFF (1986) *Action Research in Classrooms and Schools*. Londres, Allen & Unwin.
- INGHILLERI, M. (2003) "Habitus, Field and Discourse: Interpreting as a socially situated Activity", *Target* 15(2), 243-268.
- INGHILLERI, M. (2005a) (Ed.) "Bourdieu and the Sociology of Translation and Interpreting", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing,
- (2005b) "The Sociology of Bourdieu and the Construction of the 'Object' in Translation and Interpreting Studies". *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 125-45.
- JACOBSEN, B. (2009) "The Community Interpreter: A Question of Role", *Hermes. Journal of Language and Communication Studies*, 42, 155-66.
- KONOPÁSEK, Z. (2007) "Making Thinking Visible with Atlas.ti: Computer Assisted Qualitative Analysis as Textual Practices", *Historical Social Research/Historische Sozialforschung. Supplement*, No. 19, Grounded Theory Reader, GESIS – Leibniz-Institute for the Social Sciences, Center for Historical Social Research, 276-98.
Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/40981082>
[Fecha de consulta: 9 de julio de 2014]
- KRIPPENDORFF, K. (1990) *Metodología de análisis de contenido. Teoría y práctica*. Barcelona, Paidós.
- KVALE, S. (2011) *Las entrevistas en investigación cualitativa*. Madrid, Ediciones Morata.
- LAMBERT, J. (1995) "Translation, Systems and Research: The Contribution of Polysystem Studies to Translation Studies", *TTR* 8(1), 105-52.
- LARSON, M. S. (1977) *The Rise of Professionalism: A Sociological Analysis*. Berkeley, Londres, University of California Press.
- LATOUR, B. Y S. WOOLGAR (1979, 1986) *Laboratory Life. The Construction of Scientific Facts*. Princeton, Princeton University Press.
- LEWIN, K. (1946) "Action-research and Minority Problems", *Resolving Social Conflicts. Selected Papers on Group Dynamics [1935-1946]*, K. Lewin y G. Weiss Lewin (Eds.) Londres, Souvenir Press, 201-16.
- LLAMAZARES, O. (2011) *Guía práctica de los INCOTERMS 2010*. Madrid, Global Marketing/La Caixa.

- LÓPEZ PAMPÍN, A. Y I. GONZÁLEZ LIAÑO (2004). *Inglés marítimo*. A Coruña, Instituto Universitario de Estudios Marítimos/Netbiblo.
- LÓPEZ QUIROGA, J., T. FERNÁNDEZ QUIRÓS Y H. DE BUSTOS LANZA (2014). "La nueva Ley de Navegación Marítima", *Actualidad Jurídica Uribe Menéndez*, Nº. 38, 44-72. Disponible en: <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/4364/documento/art03.pdf?id=5572> en <http://dialnet.unirioja.es>
[Fecha de consulta: 1 de septiembre de 2015]
- LOUHIALA-SALMINEN, L., M. CHARLES Y A. KANKAANRANTA (2005). "English as a Lingua Franca in Nordic Corporate Mergers: Two Case Companies", *English for Specific Purposes*, 24(4), 401-21.
- LUHMANN, N. (1985) *Soziale Differenzierung : zur Geschichte einer Idee*. Opladen, Westdeutscher Verlag.
- MARCO, J. (2010) "Una aproximació a l'habitus de Carles Capdevila, traductor i home de lletres", *Quaderns: Revista de Traducció*, 17, 83-104.
- MARSHALL, T. H. (1939/1965) "The Recent History of Professionalism in Relation to Social Structure and Social Policy", *Class, Citizenship, and Social Development*. Garden City, Anchor, 158-79.
- MESCHONNIC, H. (2007) *Étique et politique du traduire*. Lagrasse, Verdier.
- MEYLAERTS, R. (2005) "Revisiting the Classics: Sociology and Interculturality. Creating the Conditions for Inter-national Dialogue across Intellectual Fields", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 277-83.
- MILLERSON, G. (1964) *The Qualifying Associations: A Study in Professionalisation*. Londres, Routledge.
- MILLS, J., A. BONNER Y K. FRANCIS (2006). "The Development of Constructivist Grounded Theory", *International Journal of Qualitative Methods*, 5 (1), Article 3.
Disponible en: http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/5_1/pdf.mills.pdf
[Fecha de acceso: 10 de junio de 2014]
- MONZÓ, E. (2006) "¿Somos profesionales? Bases para una Sociología de las Profesiones aplicada a la traducción", *Sociology of Translation*, A. Parada y Ó. Díaz Fouces (Eds.) Vigo, Servizo de Publicacións Universidade de Vigo, 155-76.
- (2007) "El activismo académico: hacia un paradigma de investigación-acción", *I Foro Internacional de Traducción/Interpretación y Compromiso Social*. Granada, Universidad de Granada.
- (2009) "Legal and Translational Occupations in Spain: Regulation and Specialization in Jurisdictional Struggles", *Translation and Interpreting Studies*, 4(2), 135-54.
- MONTGOMERY, S.L. (2009) "English and Science: Realities and Issues for Translation in the Age of an Expanding Lingua Franca", *JoSTrans*, 11, 6-16.

- MUSSO, E. (2004) "La nueva dimensión en los puertos en el siglo XXI" *Gestión portuaria y tráfico marítimos*, E. Musso, F. González Laxe, P. Cariou y E. A. Barros (Eds.) A Coruña, Netbiblio, 11-48.
- NEAL BAXTER, R. (2006) "Translation for Public Consumption in Subordinated Language Communities: The Case of Breton", *Sociology of Translation*, A. Parada y Ó. Díaz Fouces. Vigo (Eds.) Servizo de Publicacións Universidade de Vigo, 13-36.
- NIDA, E. A. (1986) "Sociolinguistics and Translating", *The Fergussonian Impact*, J. Fishman (Ed.) Berlín/Nueva York/Ámsterdam. Mouton, 471-477.
- (1993) "The Sociolinguistics of Interpreting". *Sendebarr*, 4, 19-27.
- NICKERSON, C. (2005) "English as a Lingua Franca in International Business Contexts", *English for Specific Purposes*, 24(4), 367-80.
- NORD, C. (1991). "Scopos, Loyalty, and Transnational Conventions". *Target* 3(1), 91-109.
- OLSZEWSKI, B., D. MACEY Y L. LINDSTROM (2006). "The Practical Work of Coding: An Ethnomethodological Inquiry", *Human Studies*, Vol. 29, Nº. 3, Springer, 363-80.
Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/27642758>
[Fecha de acceso: 28 de octubre de 2013]
- ORDÓÑEZ, P. (2015) "A Critical Account of the Concept of 'Basic Legal Knowledge': Theory and Practice". *The Interpreter and Translator Trainer*, 1-17.
- ORTS LLOPIS, M. A. (2005) "Neological Patterns in Spanish Legal Discourse; the Phenomenon of Mobbing", *LSP and Professional Communication*, Vol. 5, 48-59.
- (2006) *Aproximación al discurso jurídico en inglés. Las pólizas de seguro marítimo de Lloyd's*. Madrid, Edisofer, S.L. Libros jurídicos.
- (2006) "Exportar en España: la influencia del inglés en el discurso contractual en español", *V Congreso Internacional de AELFE*, Universidad de Zaragoza.
Disponible en: http://webs.um.es/mageorts/miwiki/doku.php?id=mis_mejores_articulos
[Fecha de acceso: 2 de mayo de 2013]
- PALMÉS, R. (2010) *Transporte internacional*. Materiales del curso *Transporte y logística internacional*, Valencia, Escuela de Negocios Luis Vives-Cámara de Comercio.
- PARADA, A. (2006) "El concepto de (inter-)culturalidad aplicado al ámbito jurídico: una aportación a la Sociología de la Cultura y a la Sociología de la Traducción", *Sociology of Translation*. A. Parada y Ó. Díaz Fouces (Eds.) Vigo, Servizo de Publicacións Universidade de Vigo, 177-90.
- PARSONS, T. (1937) *The Structure of Social Action*. Boston, McGraw-Hill.
- (1954) "The Professions and Social Structure", *Essays in Sociological Theory*. Nueva York, Free Press, 34-49.
- PIEKKARI, R., D. E. WELCH, L. S. WELCH, J. PELTONEN Y T. VESA (2013). "Translation Behaviour: An Exploratory Study within a Service Multinational", *International Business Review*, 22(5), 771-83.

Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ibusrev.2012.12.004>.
[Fecha de acceso: 6 de julio de 2015]

- PIÑUEL, J. L. (2002) "Epistemología, metodología y técnicas de análisis de contenido", *Estudios de Sociolingüística*, 3(1), 1-42.
- RENN, J. (2006) "Indirect Acces - Complex Settings of Communication and the Translation of Governance", *Sociology of Translation*, A. Parada y Ó. Díaz Fouces (Eds.) Vigo, Servizo de Publicacións Universidade de Vigo, 191-210.
- RODRÍGUEZ CARRIÓN, J. L. (1992) *Estudios de seguro marítimo*. Barcelona, Bosch.
- ROMERO, R. (2002) *El transporte marítimo*. Barcelona, Logis-Book.
- SÁNCHEZ PAVÓN, B. (2007) "La evolución del transporte marítimo y su incidencia en las ciudades portuarias", *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. Col·lecció «Estudis jurídics», Nº 15, Tomo 2. F. Martínez y M^a. V. Petit (Dirs.), A. Pütz y L. Sales (Coords.) Castelló de la Plana, Servei de Comunicació i Publicacions de la Universitat Jaume I, 909-934.
- SAPIRO, G. (2002) "L'importation de la littérature hébraïque en France", *Actes de la recherche en sciences sociales*, 144, 80-98.
- SAUSSURE, F. D. (1969) *Cours de linguistique générale*. París, Payot.
- SCHÄFFNER, C. (2007) "Politics and Translation", *A Companion to Translation Studies*, P. Kuhiwczak y K. Littau (Eds.) Clevedon, Multilingual Matters.
- SEIDLHOFER, B. (2005) "English as a Lingua Franca", *ELT Journal*, 59, 339-41.
- SELA-SHEFFY, R. Y M. SHLESINGER (2009). "Introduction: Profession, Identity and Status", *Special Issue Profession, Identity and Status: Translators and Interpreters as an Occupational Group, Translation and Interpreting Studies*, 4(2), 123-34.
- SIERRA, E. (2007) "Las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque de las líneas regulares de la navegación", *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. Col·lecció «Estudis jurídics», Nº 15, Tomo 1. F. Martínez y M^a. V. Petit (Dirs.), A. Pütz y L. Sales (Coords.) Castelló de la Plana, Servei de Comunicació i Publicacions de la Universitat Jaume I, 789-828.
- SIMEONI, D. (1998) "The Pivotal Status of the Translator's Habitus", *Target*, 10(1), 1-39.
- SNELL-HORNBY, M. (2010) "Mind the GAB", *The Linguist*, (junio/julio), 18-19.
- SPRADLEY, J. P. (1979) *The Ethnographic Interview*. Nueva York, Hort, Rienhart and Winston.
- STEYAERT, C. Y M. JANSSENS (1997). "Language and Translation in an International Business Context: Beyond an Instrumental Approach", *Target*, 9, 131-54.
- STRAUSS, A. L. (1987) *Qualitative Analysis for Social Scientists*. Cambridge, Cambridge University Press.

- STRAUSS, A. Y J. CORBIN (1990). *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*. Newbury Park, CA, Sage.
- (1994). "Grounded Theory Methodology: An Overview", *Handbook of Qualitative Research*, N. Denzin y Y. Lincoln (Eds.), Thousand Oaks, CA, Sage, 273-285.
- (1998). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for developing Grounded Theory*. Thousand Oaks, CA, Sage.
- TASHAKKORI, A. Y C. TEDDLIE (1998). *Mixed Methodology: Combining Qualitative and Quantitative Approaches*. Thousand Oaks, Sage Publications.
- (2003). "The Past and Future of Mixed Methods Research: From Data Triangulation to Mixed Model Designs", *Handbook of Mixed Methods in Social and Behavioral Research*, A. Tashakkori y C. Teddlie (Eds.) Thousand Oaks, Sage Publications, 671-702.
- TOURY, G. (1980) *In Search of a Theory of Translation*. Tel-Aviv, The Porter Institute for Poetics and Semiotics.
- (1995) *Descriptive Translation Studies and beyond*. Ámsterdam/Filadelfia, John Benjamins.
- TRUJILLO, H. (2012) "Sociología del Derecho", materiales de estudio, Instituto de Sociología Jurídica. Facultad de Derecho, Universidad de la República, Uruguay.
Disponible en: <http://www.fder.edu.uy/contenido/sociologia/sociologia-del-derecho-introduccion.pdf>
[Fecha de acceso: 20 de agosto de 2015]
- VIDAL CLARAMONTE, Á. (2005) "Re-presenting the «Real»: Pierre Bourdieu and Legal Translation", *The Translator*, 11(2), M. Inghilleri (Ed.) Manchester, St. Jerome Publishing, 259-75.
- (2013) "Towards a New Research Model in Legal Translation: Future Perspectives in the Era of Asymmetry", *Lingüística Antverpiensia*, Vol. 12, 182-96.
- WADENSJÖ, C. (1998) *Interpreting as Interaction*. Londres/Nueva York, Longman.
- WALKER, F. M. (2013) *Shipbuilding in Britain*. Oxford, Shire Publications.
- WILLENSKY, H. L. (1967) *Organizational Intelligence*. Nueva York, Basic.
- WOLF, M. (2007) "Introduction. The Emergence of a Sociology of Translation", *Constructing a Sociology of Translation*, M. Wolf y A. Fukari (Eds.) Ámsterdam/Filadelfia, John Benjamins, 1-36.
- WOODSWORTH, J. (1996). "Language, Translation and the Promotion of National Identity: two Text Cases", *Target*, 8(2), 211-238.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- *Autoridad Portuaria de Valencia (APV)*
<http://www.valenciaportpcs.net>
- *Derecho marítimo. Blog de difusión de Blas de Lezo Abogados para la difusión de la disciplina.*
<http://www.derechomaritimo.info/>
- *FEPORTS – Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana*
<http://feports-cv.org/index.php/es/>
- *International Maritime Organization (IMO)*
<https://www.imo.org>
- *Lloyd's List*
<http://www.lloydslist.com/ll/>
- *The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*
<https://www.bimco.org>
- *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*
<https://www.unctad.org>
- *Web dedicada al Comercio Exterior de Remigi Palmés*
www.elcomercioexterior.net
- *Web dedicada a los Incoterms 2010 de Remigi Palmés: INCOTERMS 2010. Consejos, formas de utilización e información para utilizar los INCOTERMS 2010.*
www.incoterms-2010.com
- *Web profesional de Remigi Palmés*
www.remigipalmes.com

ANEXO. TRANSCRIPCIONES DE ENTREVISTAS CON INFORMANTES

TRANSCRIPCIÓN 1 (T.1). V. S. Profesional independiente de la traducción y la localización

Texto transcrito de la conversación	Unidades de sentido obtenidas
<i>That was a short period of an attempt to introduce new self-supporting structures within state-owned structures in last years of Brezhnev's reign.</i>	Intervención del estado en estructuras sociales
<i>The steamship companies (and other producing companies) were allowed to finance the researches within the framework of existing educational institutions. They were free to choose the staff and the area of research.</i>	Dinero (factor económico)
<i>So there appeared several (about 10 self-supporting units called "themes") occupying 1st floor of one of the three living premises for students of the Novorossiysk Higher Engineering Maritime School (now Maritime Academy).</i>	Política no organizada: solución
<i>I had previous experience of 5 years at Philology Department of Krasnodar University, half a year as a tallyman at Novorossiysk port after refusing to be a school teacher in deserts of Kalmykia and three years of serving as a Cargo Department customs officer, and three more years as a teacher of English at Novorossiysk Higher Engineering Maritime School. There were periods when I simultaneously worked at three jobs: customs officer (12 hours at daytime, 12 hours at night and two days off and in between as a teacher of English and Chamber of Trade and Commerce surveyor.</i>	Experiencia profesional del entrevistado Formación en Filología Pluriempleado
<i>Salaries were small and additional work was neglected.</i>	Importancia del tiempo
<i>Returning to "the theme" I and my colleges some of which were chosen by me were called translators-investigators, a term unknown to our statistics and lists of official jobs.</i>	Rol del traductor: traductor como investigador, era en el momento perfil desconocido oficialmente

<p>Our first issue was completely at our choice. The choice was mine and it was devoted to Intertanko which was unknown to the USSR mass media and we had a Lloyd's List issue covering all aspects of their activities. It turned out that soon after our report the delegation of Intertanko visited Novorossiysk steamship company and our information turned out to be very helpful. Intertanko shared several copies of their internal reports.</p>	<p>Decisiones personales</p> <p>Empresas del sector marítimo vinculadas con Lloyd's que presentan informes de actividad</p> <p>Una actividad del agente es tomar parte en este informe y su colaboración es útil.</p> <p>Los informes de actividad internos se comparten.³¹</p>
<p>We were also asked to correct self-made company's translation that had to be retranslated and we were amazed to hear that our translation helped to avoid one deductible instead of receivable (unfortunately we were not told which exactly). There is free word order in Russian and mixing of the Active and Passive voice is common mistake with Russians.</p>	<p>Otra de las actividades del agente es la corrección de traducciones internas y la retraducción es útil, ya que evita errores.</p> <p>El agente conoce problemas lingüísticos habituales que presentan ciertos idiomas.</p> <p>Rol del traductor: Traductor como intérprete de documentos y mediador en problemas + traductor como editor o corrector</p>
<p>As to P&I Clubs ³²it turned out that joining newer clubs is much more profitable than continuing use of older ones since their contributions accumulate delayed pay offs of damages. We were the first to show difference in insurance companies and P&I Clubs, but in vain so years later Russian Civil Code introduced Mutual Insurance_Companies subject to licensing. This is not a single case of mistranslation adopted by Russian maritime law.</p>	<p>Existen errores en la legislación marítima rusa derivados de la mala traducción y el agente los conoce.³³</p>
<p>General Average is translated until now as General Accident into Russian confusing Russian law students. "Average" sounds a trifle close to "AVARYA" ("accident" in Russian). We found that official translation of Article 11 of the "Carriage of Goods by Sea Act existing at that time was absolutely senseless not allowing to use it in B/L quantity disputes. We have informed of the forthcoming Convention validity date</p>	<p>Ciertos errores de traducción provocan confusión en los estudiantes de derecho por proximidad entre términos y ciertas traducciones oficiales carecen de sentido en Rusia</p> <p>Rol del traductor: traductor como intérprete de documentos y previsor de problemas</p>

³¹ Informes como tipo de comunicación multilingüe cuando se hacen públicos

³² Parece haber una problemática entre ciertas figuras jurídicas en el sistema jurídico/marítimo ruso que traen como consecuencia que se cometan errores a la hora de traducir, pero no lo podemos extraer como tal de estas palabras.

³³ El agente parece poseer conocimientos específicos sobre figuras jurídicas del sector y parece manejar el lenguaje especializado del campo.

that was completely missed by the Ministry of Maritime Fleet of the USSR. ³⁴	
I had to study Roman law, general principles of Russian law and several books on English contract law to better understand what we translate as I was a kind of editor disputing translations with our lawyers the top of which was not speaking English.	<p>Rol del traductor: traductor como intérprete de documentos mediador en problemas y traductor como editor</p> <p>Agente en constante formación en temas jurídicos para poder entender la documentación: capital cultural</p> <p>La mayoría de profesionales del Derecho que conoce no manejan el inglés</p>
Analyzing and translating of common law maritime cases made me realize the importance of initial documents like Bills of Lading, Notices of Readiness, tally-sheets, statements, etc. I saw all variants of these documents in customs office.	Elementos de la traducción: géneros (visión funcionalista)
And my boss impressed me with an idea he put forward while holding the office of the commercial director of the steamship company - he proposed to issue the Sea Protest stating that there were no weather or other calamities within the voyage. Sea Protests are preserved for a long time at the place of cargo discharge and they may serve as additional argument in favour of supporting B/L figures and Quality Certificate indications as to, say, water content or quantity of cargo. This allows to shift the burden of proving to the receiver.	<p>Propuesta de resolución de un documento por parte de un superior</p> <p>Papel del documento <i>sea protest</i> y cuál puede ser su relevancia en este campo: ¿papel de ciertos documentos en la carga de la prueba?</p>
Much later, when I was a representative of the shipper. I encountered failure of the consignor to timely inform the shipper of the arrival of the vessel. The delay of the VLCC atroads comprised 7 days. Ship's agent, Inflat, made the mistake and issued NOR to the traditional shipper Neftekhimexport, not to LUKoil. However LUKoil which I then represented did not wish any conflict with Inflat. So I asked for a copy of sales contract and found there that laytime was to commence after immigration clearance (their wording). Bearing in mind that laytime is counted from the time stated in NOR. There may be three variants of time: tendered, received and accepted. I wrote received and accepted at NN time and added the	<p>El agente detecta errores en la emisión de documentos.</p> <p>Algunas empresas prefieren no entrar en conflicto con otras empresas del sector por los documentos.</p> <p>Interconexión entre ciertos documentos, el agente debe recurrir a un documento para poder interpretar o dar solución a otro, incluso al emitir un documento puede que haya que hacer referencia a otro para que sea interpretado</p> <p>Rol del traductor en la resolución de conflicto de interpretación de un documento</p>

³⁴ Nuevamente el agente parece poseer conocimientos jurídicos (capital cultural) que acumula a su actividad lingüística

<p>remark that as per sale contract No.x dated ... the term to be included into charter party stipulated that laytime was to commence after immigration clearance. The second vessel was delayed for three days for same reason. And there was not such term for that lot. Inflat again missubmitted NOR this time with radio clearance from sanitary authorities (yellow flag down). I agreed to sign NOR received three days earlier but accepted on actual time and I wrote some neutral remark, something like the vessel could not be boarded prior to customs clearance as per RF Customs Code expecting response to previous remark.</p> <p>As I expected, the Master (actually the steamship company) had prepared counter remark re immigration clearance, thus making counter remark senseless. For the third vessel of the same company I reverted to the first remark and got a counter remark for the second one.</p> <p>(...)</p>	
<p>The story with local LUKoil establishment had no continuation – I was forbidden to directly contact with central office and I left that company where subordination is more important than timely elimination of imminent economic threats.</p> <p>Unfortunately this principle is predominant in most companies I worked with.</p>	Conflicto (de subordinación): cesa la colaboración
<p>The main cause of major losses lies in initial documents.</p>	La principal causa de pérdidas se encuentra en los documentos iniciales
<p>Thus hiring a broker to find an engagement for the vessel without limiting the ability to further transfer the contract led to a triple transfer of the contract with termination of the last one. Moreover, the first contract stipulated high freight rate payable after cargo delivery to the port of destination. That first company was black-listed by P&I Club for fraudulent activities and information was previously sent to steamship company (Turkish) but neglected. Same thing happened to cargo owners (Pakistan). Upon arrival the vessel was turned into free of charge floating warehouse with ship-owners having no freight and cargo owner having no control over cargo.</p>	¿Ejemplo de lo anterior?
<p>(Parte de la conversación omitida por razones de confidencialidad)</p>	

<p><i>This experience with specialized translation and research entity was abandoned and neglected in further Russian maritime practice, where privatization has led to dissipation of all shipping companies over numerous small off-shore companies.</i></p>	<p>La experiencia de colaboración investigadora llega a su fin.</p> <p>Proceso de privatización de empresas</p>
<p><i>The very idea of a self-supporting research and translation entity issuing surveys of legal cases, basic charter-parties, etc. in national language is really helpful especially if cooperation is established with IMO, BIMCO, Intertanco, etc.</i></p> <p><i>All these was limited to English only though we had translators with German, French, and even Spanish in our group, but they did not have chance to use their primary language.</i></p>	<p>Inglés como <i>lingua franca</i></p>

TRANSCRIPCIÓN 2 (T.2). P.C. Traductor en departamento lingüístico insertado en un bufete de abogados

<p><i>El caso que nos ocupa es producto, por un lado, de una enorme explosión demográfica: en unos 10 años, este despacho de abogados había pasado de tener unos 150 empleados a contar con aproximadamente unos 1500, con un volumen de unas 500 traducciones al mes; por otro, de una necesidad de mejora de imagen que debían ofrecer para hacer frente a otros competidores; y por último, de una unificación de criterios, ya que un mismo cliente podía tener varios abogados, y, ante la expansión, se tenía que delegar muchísimo más de forma que hubo que ejercer de alguna forma un control sobre el servicio, puesto que era la empresa quien respondía con su nombre.</i></p>	<p>Ampliación del despacho, aumento del volumen de trabajo</p> <p>Se realizan traducciones <i>in situ</i>.</p> <p>Aumento del volumen de traducciones</p> <p>Necesidad de mejora de la imagen frente a la competencia</p> <p>Necesidad de unificación de criterios</p>
<p><i>Hasta este momento de gran expansión, la figura del departamento de traducción, o más bien departamento lingüístico, como veremos seguidamente, no había existido: era el propio abogado quien ponía los medios para comprender el texto, recurriendo a ayuda externa, teniendo en cuenta que en el día a día todos los documentos llegan en su lengua original y que, además, es el propio abogado quien lo quiere así para evitar la manipulación en el proceso.</i></p>	<p>Anterior externalización de servicios para solucionar las situaciones interlingüísticas</p>
<p><i>Como dicho actor no existía en el panorama de aquel momento, ya que no había casos similares de departamentos en otros despachos, decidieron inventar su propio modelo e iniciaron un proceso de selección, recurriendo a un traductor/intérprete jurado para encomendarle la tarea.</i></p>	<p>Creación de modelo propio para solucionar problema anterior</p> <p>Se recurre a un profesional de la Traducción para implantar el nuevo modelo.</p>
<p><i>La estructura actual consiste en dos personas en plantilla: un intérprete/traductor jurado y una traductora, que trabajan con un grupo de colaboradores, que son traductores freelance</i></p> <p><i>El responsable del departamento interviene en las traducciones de sus colaboradores, que firman un compromiso de fidelidad con la empresa, sólo en el caso de que se origine un conflicto o duda por parte de algún abogado. No tiene, por tanto, labor de supervisión.</i></p>	<p>Existe un departamento lingüístico (estructura), aunque siguen externalizando parte de servicios</p> <p>Rol del traductor/responsable del departamento como mediador³⁵</p>

³⁵ Aunque traductor responsable interviene como revisor/mediador sólo en caso de conflicto

<p><i>En cuanto a los receptores de los trabajos, este departamento sólo trabaja para los abogados del despacho y sus clientes, y la tarificación está unificada con la que se maneja en el mercado, de forma que no existe ningún beneficio económico en el encargo que favorezca al despacho.</i></p>	<p>No se hace por el beneficio económico</p>
<p><i>Otro punto que tenemos que tomar en consideración para valorar la importancia de un departamento de traducción es, de un lado, el nivel de facturación de los clientes extranjeros, que son una parte mayoritaria de la clientela del despacho, puesto que hay muchas empresas más allá de nuestras fronteras que tienen intereses en nuestro país, y, de otro, el hecho de que la empresa tiene oficinas repartidas por todo el mundo. Por tanto, hay que considerar además, que el informante aclara que este departamento no se puso en marcha sólo como un departamento de traducción, sino de comunicación, de modo que, en la empresa, para mejorar el nivel del servicio que dan sus abogados, por lo que también trabajan tres editoras nativas de lengua inglesa que revisan los documentos que salen del despacho para los clientes extranjeros.</i></p>	<p>Aunque el capital económico parece tener importancia.</p> <p>traducción no sólo como proceso traductor, sino como proceso comunicativo</p> <p>traducción como proceso distribuido, complejo, responsabilidad de varios agentes</p> <p>rol traductor-editor³⁶</p>
<p><i>Por último, este departamento pretende ayudar a la formación en inglés de los empleados, organizando cursos, talleres, etc.</i></p>	<p>Formación como política de comunicación multilingüe/expertos en traducción como expertos en didáctica de lenguas/comunicación multilingüe-asesoría para la comunicación multilingüe</p>
<p><i>Nuestro informante concluye que, en lo referente a la rentabilidad, ésta más que económica es social. No es económica en el sentido de que el despacho carga en la traducción a su cliente los precios manejados en el mercado y, en el caso de la edición, forma parte del servicio mismo del abogado. Es social porque sólo tiene miras de futuro y, en definitiva, de ofrecer un mejor servicio al cliente frente a competidores, que se verán abogados a hacerlo progresivamente.</i></p>	<p>El capital social/simbólico parece ser muy importante para el informante, puesto que se insiste continuamente en él y en que no se busca lo económico (estrategia de penetración, creación de prestigio, legitimidad a través de valores).</p>

³⁶ Suponiendo que sean traductoras, pueden ser filólogas (no lo especifica)

TRANSCRIPCIÓN 3 (T.3). R. B. Traductora en agencia de traducción que trabaja para la
Autoridad Portuaria

<p><i>Nuestra informante nos explica que la propuesta de la agencia sobre algunos temas terminológicos, que tradicionalmente se traducían de determinado modo para este organismo, ha conducido a la aceptación de las soluciones aportadas por la agencia, no sin un largo proceso de conversaciones, defensa de la propuesta y justificación documental de la misma, como nos comenta nuestra informante.</i></p>	<p>Rol del traductor: traductor como mediador, anticipa conflictos de tipo lingüístico, va más allá de un “puente”, es un agente activo que media entre personas y no sólo entre lenguas o culturas.</p> <p>Dicho proceso de aceptación no está exento de reticencias iniciales y negociación</p>
<p><i>Esta agencia se dedica periódicamente a la traducción para la página oficial de la autoridad portuaria de informes, memoria anual y memoria estadística y cuentas anuales, que se pueden consultar a través de internet en el sitio oficial. Además, la agencia se ocupa también de traducir notas de prensa, presentaciones para encuentros de los representantes de este organismo y ha llevado a cabo una reciente actualización de lo que denominan “la aplicación” y que es un sistema informático a través de este portal para agilizar los trámites burocráticos del puerto, en lo referente a entrada y salida de contenedores, por ejemplo.</i></p>	<p>Tipología documental. Elementos de la traducción: géneros (visión funcionalista)</p> <p>Implantación de “la herramienta”: informatización del proceso de transporte. El factor tiempo parece ser importante en todo el proceso, ahorro de trámites burocráticos</p>

TRANSCRIPCIÓN 4 (T.4). V. D. Abogado en despacho de Derecho marítimo

<p><i>Nuestro despacho cuenta con la siguiente estructura: cinco abogados y dos socios fundadores, uno de los cuales es el especialista en Derecho Marítimo, además de responsable de la sección de Derecho Marítimo del Colegio de Abogados de Valencia y de escribir en la revista del puerto.</i></p>	<p>Estructura del despacho de abogados</p> <p>Uno de los abogados también lleva tareas externas derivadas de un cargo (redacción de artículos en una revista del sector). Rol. Emplean especialista para referirse a los abogados</p>
<p><i>Nuestro informante es mayoritariamente abogado de compañía de seguros: principalmente temas de pleitos por daños y faltas, en los que se centra en mayor porcentaje su actividad, caso de que desaparezca parte de la mercancía en cubierta, por ejemplo, durante el transporte; y embargo preventivo de buques.</i></p>	<p>El ámbito temático de los seguros en el Derecho marítimo y el Derecho del transporte</p>
<p><i>En el caso del embargo preventivo de buques, nos encontramos habitualmente con situaciones en las que las navieras están endeudadas con consignatarios, que como hemos explicado vendrían a funcionar como representantes de las navieras. La presentación de los documentos acreditativos de esta deuda (legitimación activa), junto con la apertura de un aval bancario bastan para este bloqueo temporal de un buque en puerto, la naviera en caso de demostrarse lo contrario podría ejecutar el aval.</i></p>	<p>El embargo preventivo de buques es otra área de actividad de este despacho, que implica la presentación de documentos.</p>
<p><i>Nuestro contacto destaca que son procesos de tanta inmediatez que es imposible recurrir a un agente (traductor) externo, en caso de que se presentara un documento a traducir, digamos el documento que evidencia la relación contractual entre las partes.</i></p>	<p>Rapidez del proceso</p> <p>No externalizan los servicios caso de conflicto lingüístico</p> <p>Se dan documentos que necesitan comprensión y/o traducción y que son importantes para el proceso</p>
<p><i>Debemos tener en cuenta que en virtud de Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil no es necesaria la traducción jurada de estos documentos, salvo que dicha traducción sea impugnada por la parte contraria en el proceso, caso de que se muestre que la traducción del propio abogado dice lo mismo que la del traductor, es decir no miente esté como esté formulada, se pide que la parte que impugna se haga cargo de los honorarios por la traducción.</i></p>	<p>Lo que dice la legislación sobre la traducción jurada</p>

<p><i>Otros casos en los que también ejercen como abogados para transitorios son los recursos ante aduanas o los temas arancelarios ante el TEAR (Tribunal económico-administrativo regional).</i></p>	<p>Más áreas de actividad del despacho</p>
<p><i>En referencia al tipo de documentación que llega al proceso, podemos encontrar los siguientes documentos: Conocimiento de embarque, albarán, Certificado de origen, Certificado Fitosanitario, DV, DUA, entre otros. Estos admiten poca traducción, puesto que son formularios tipo en los que simplemente se rellenan los apartados en blanco. Se trata de los documentos que habitualmente pueden acompañar un pleito por daños o faltas durante el transporte y se presentan con sus traducciones del propio despacho a la demanda.</i></p>	<p>Documentos que llegan al proceso</p> <p>Nuestro informante opina sobre la necesidad de traducción de estos documentos formulaicos, poca, al parecer.</p> <p>Insiste en el concepto “traducciones del propio despacho”. Solución interna de conflicto lingüístico, no externalizan. Forma de entender la traducción. Políticas de traducción</p>
<p><i>Así pues, el informante afirma que no se dan habitualmente encargos de traducción, salvo en casos en que intervengan idiomas poco comunes, ejemplo del árabe³⁷, puesto que estos documentos están redactados habitualmente en inglés, así que, como decíamos, son los propios abogados quienes traducen los documentos que se presentan en demandas. Algunas veces, en procesos penales se puede exigir la intervención de un intérprete jurado adscrito a la oficina judicial. Pero nunca en Derecho marítimo donde hablamos de litigios entre partes, es decir, Derecho privado, con lo que hablaríamos de justicia civil</i></p>	<p>Insiste en que no se dan habitualmente encargos de traducción, pero matiza que sólo en caso de idiomas “poco comunes”.³⁸</p> <p>Inglés como lingua franca</p> <p>Insiste en la idea de 'traducciones del propio despacho'. No externalización</p> <p>Otra área de actividad del traductor/intérprete jurado en el campo del Derecho (Derecho penal) pero el informante afirma que esto no se produce en Derecho marítimo.</p>

³⁷ Sólo en estos pocos casos en los que se ven obligados a acudir a traductores trabajan con una agencia de traducción, que además colabora estrechamente con el Ministerio de Justicia.

³⁸ Me parece entender que se sienten lo suficientemente preparados para “comprender” y “solucionar en casa” un documento que esté redactado en un idioma habitual como el inglés o del que cualquiera en el despacho parece tener unos conocimientos mínimos.

TRANSCRIPCIÓN 5 (T.5). V. Abogada de asociación de transportistas de contenedores

<p><i>Es letrada de una asociación profesional que aglutina a casi 1000 autónomos que se dedican exclusivamente al transporte por contenedor en el puerto de Valencia, es decir, entrada y salida de contenedores.</i></p>	<p>Se da asociacionismo en el campo del transporte por contenedor</p>
<p><i>A pesar de que cualquier transportista puede acceder al puerto para entrar o sacar un contenedor, es habitual que estos se aglutinen en asociaciones para tener más fuerza a la hora de defender sus derechos, estandarizar precios, etc.</i></p>	<p>Asociacionismo, sentido de grupo profesional, objetivos del grupo: obtener beneficios, mejorar sus condiciones, estandarizar precios, etc.</p>
<p><i>Todo el sistema de la autoridad portuaria, denominado SIC y TAG, va informatizado³⁹, por lo que únicamente se rellenan huecos en documentos tipo en español⁴⁰, aunque el portal como veíamos permite hacerlo también en inglés. Todas las órdenes se realizan a través del sistema de la web valenciaportspcs.net (web de la Autoridad Portuaria de Valencia). En cuanto a la orden por la que se rige, se trata de la orden FOM 238/2003 de 31 de enero que regula el documento de control. Nuestro contacto interviene, en este caso, en los supuestos en que los documentos van mal cumplimentados.</i></p>	<p>El sistema de entrada y salida de contenedores se encuentra estandarizado.</p> <p>Documentos de tipo formulario</p> <p>Inglés <i>lingua franca</i></p> <p>Área jurídica de actividad de nuestro informante en el campo del transporte marítimo</p>

³⁹ De nuevo nos encontramos con “la herramienta” y de la importancia de esta aplicación informática que la Autoridad Portuaria está tratando de exportar a otros puertos del mundo, por sus ventajas a la hora de reducir errores o tiempos de espera.

⁴⁰ En la consulta a esta letrada de la asociación profesional nos reencontramos con la idea del documento-formulario y por ende, con la falta de viabilidad en la traducción de una parte de la tipología documental.

